

# HRVATSKA KRILA



HRVATSKI  
ZRAKOPLOVCI  
U DRUGOM  
SVJETSKOM RATU



DIE KROATISCHEN FLIEGER  
IM ZWEITEN WELTKRIEG

*G. J. Popic'*  
*May 1975*

# HRVATSKA KRILA

Die kroatischen Flieger  
im 2. Weltkrieg

NA PREDNJOJ OMOTNOJ STRANI HRVATSKI MESSERSCHMITT 109-G 15. J. G. 52

TITELPHOTO: MESSERSCHMITT 109-G DES KROATISCHEN 15. J. G. 52



## PREDGOVOR

Ova knjižica obolžena nizom slika hrvatskih zrakoplovaca u 2. svjetskom ratu imade isključivo povjesni karakter. Povjest se nemože objektivno pisati, ako se neda istini njezino pravo mjesto. Nikoga se nevrijedja, već se samo ističe vrijednost Hrvata kao vojnika, a posebno hrvatskih zrakoplovaca. Onome koji pročita podatke u ovoj knjižici biti će jasno koliko su vrijedili i koliko bijahu cijenjeni hrvatski zrakoplovci. Priznanja i izjave njemačkih zapovjednika jaka je legitimacija hrvatskim zrakoplovcima iz II. svjetskog rata. U članku „Položaj hrvatske“ citiramo poznate autore Francuze, Talijane i Engleze: Pezet-Simondet, *La Yugoslavie en Peril*, Paris 1933, Charles Loiseau, engleski državnici James Berry, Eduard Boyle, Seaton Watson, Wickham Stead i Talijani Karlo Sforza, te povjesničar Giovanni Sagredo. Objavljeno u *Le Quotidien*, *Le Temps* Paris i *Manchester Guardian*.

H. P.

## VORWORT

Dieses Büchlein, belegt mit Bildern der kroat. Flieger im 2. Weltkrieg, hat ausschließlich historischen Charakter. Die Geschichte kann nicht objektiv aufgezeichnet werden wenn man der Wahrheit nicht den richtigen Platz einräumt. Es wird der Wert des Kroaten als Kämpfer hervorgehoben, besonders des kroatischen Fliegers. Beim Lesen des Buches wird es klar wie hochgeschätzt die kroatischen Flieger waren. Die Anerkennungen der deutschen Kommandanten ist die beste Legitimation dafür. Im Kapitel „Die Lage Kroatiens“ zitieren wir französische, englische und italienische Politiker und Historiker: Pezet-Simondet; *La Yugoslavie en Peril*, Paris 1933, Charles Rivet, Charles Loiseau; englische Staatsmänner: James Berry, Eduard Boyle, Seaton Watson, Wickham Stead; den italienischen Staatsmann Carlo Sforza u. Historiker Giovanni Sagredo. Viel wurde publiziert in: *Le Quotidien*, *Le Temps* und *Manchester Guardian*.

H. P.

Herausgeber und Verleger: Hans von Pebal

Druck: Buchdruckerei Josef Khil, Graz

## Major zrakoplovstva Hans v. Pebal

Rodjen u Puli u Istri od oca austro-ugarskog admirala Pebala. Od godine 1928. djelovao je Hans Pebal kao organizator filmskog journala kod FOX MOVIE TONE NEWS za Europu. On je intervjuisao krunjene glave i politički vodeće ljude kao Masaryka, kralja Mihaela od Rumunije, jugoslavenskog Princa Pavla, kraljicu Mariju i druge. Godine 1939 kao njemački zrakoplovni časnik dobio je mandat da organizira Propagandnu- kompaniju njemačkog zrakoplovstva. Pebalu je uspjelo da u svojoj propagandnoj kampanji koncentrira najbolje njemačke novinare, fotoreportere, filmske ljude i slikare. Poznati njemački akademski slikari kao na pr. Cleff (prozvan portretista maršala) našli su mjesto u Pebalovoj propagandnoj kampanji.

Major Pebal je slao svoje najbolje reportere u Hrvatsku, te su sve značajne vojničke osebitnosti putem filma i reportaža snimili. Posebno je major Pebal cijenio hrvatsko-bosanske-muslimanske jedinice i od njegovih reportera potječu najbolje snimke i reportaže hrvatsko bosanskih jedinica. Major Pebal imenovan je počasnim časnikom jedne hrvatske-muslimanske pukovnije te je bio ponosan, svoju časnu glavu pokrivač crvenim fesom.

Major Pebal je pratio velikog Muftiju od Jerusalema na putu po Bosni i Hercegovini.

Iz pera Pebalovih ratnih izvjestitelja imade mnoštvo izvještaja o hrvatskim jedinicama na istočnom bojištu, gdje su se nalazili hrvatski lovci i bombarderi, pa su o njihovim podvizima iscrpno izvještavali. Pebalovi ratni izvjestitelji opisali su djelovanje hrvatske Vražje divizije na istoku i došli su također hrvatskim borbenim jedinicama kod Stalingrada.

Prigodom posjete jedne hrvatske borbene jedinice kod Stalingrada izgubio je Major Pebal svojega jedinca sina mladog poručnika ROLFA PEBALA. Kritičnoga dana nalazio se major Pebal sa svojim sinom južno od Stalingrada kod jedne hrvatske jedinice gdje je jedan metak pogodio mladog reportera Pebalove kompanije poručnika Rolf a Pebala. Jedan pripadnik kompanije povika: Gospodin Major brzo ovamo, Rolf je pao! Major Pebal je požurio na lice mjesta i našao je svojega jedinca sina kako krvari i izdiše Poručnik Rolf Pebal je umro na rukama svojega oca uz riječ: Oče, ja umirem za domovinu. Od toga dana se je inače veseli i društveni major Pebal potpuno izmjenio.

Pred konac rata rekao je major Pebal: Ja sakupljam povjesne dokumente o hrabrim hrvatskim a naročito o bosanskim borcima i vruća mi je želja da te dokumente u obliku jedne knjige poslije rata objavim. Za vrijeme monarhije bio je Hrvat kao borac jedan pojam a bosanske pukovnije sa fesom B. H. 1 i B. H. 2 bili su legendarni borci. Hrvatske jedinice na istočnom bojištu vražja divizija, bosanske SS-divizije i hrabri hrvatski zrakoplovci moraju ući u povjest naglasio je Hans v. Pebal.



## Die Lage Kroatiens Polozaj Hrvatske

Hrvatska stoji na Jadranu, koji otvara put u Italiju i u Sredozemno More, dakle dalje u Europu, Aziju i Afriku. Radi takvog položaja potrebno je po opće dobro susjednih naroda, da zemlja, koja daje vrle i sjane borbe, bude staložena, sredjena i mirna.

Hrvatska je danas u zajednici od šest naroda, u državi pod imenom Jugoslavija, u kojoj je nutarnje stanje teško i stalno napeto! Vlast u ruci drže Srbi, koji teže, da od šest naroda stvore jedan narod — srpski! Kako je Hrvatska po broju i opsegu jednaka Srbiji, to je najjači pritisak na Hrvatski Narod.

Hrvatski Narod rese dvije vrline: demokratsko vladanje i vojnička brabrost. To se vidjelo u dugoj prošlosti, u kojoj je vodio borbu za samostalnost i kojoj se upravljao po svome Saboru.

„Povijest Srbije, pišu dva Francuza, Simondet i Pezet, u prošlom stoljeću je pozonica krvavih događaja. G. 1817. umorstvo Karadjordja; g. 1839. zbačenje Obrenovića; g. 1868 umorstvo Obrenovića; g. 1903 umorstvo kralja i kraljice; g. 1914 umorstvo Ferdinanda i Sofije.“ (Pezet-Simondet, La Yougoslavie en peril? Paris 1933, str. 35.)

„Hrvati, kojih se u upravi razvio duh demokratske politike, uza svu čestu i jaku uzbunu cijelog hrvatskog naroda radi povreda prava od strane Austrije i Mađarske, ne poznaju kroz sve 19. stoljeće onakva umorstva! Politička djelatnost kod Hrvata bila potpuno parlamentarna i demokratska!“ (Pezet-Simondet, La Yougoslavie en peril? Paris 1933, str. 35.)

Kad su se g. 1918 ujedinile Hrvatske, Srbija, Slovenija, Vojvodina, Crna Gora i sjeverna Albanija u zajedničku državu pod imenom SHS, poznatu pod imenom Jugoslavija, Hrvati su tražili, da Hrvatski Narod preko svoga Sabora u Zagrebu odluči, dali će ujedinjenje sa srpskim i drugim narodima ili želi vlastitu državu. Srbi su međutim, oslonjeni na Francuze, Engleze i Amerikance kao na svoje saveznike vojničkom silom proveli „ujedinjenje“, nametnuli Hrvatskoj srpsku dinastiju, srpski ustav, srpski novac, srpske zakone, tako da se Hrvatski Narod našao bez narodnih i ljudskih prava!

Za punih „pet godine (1914—1918), Saveznici (Francuska, Engleska i Amerika) znali su samo za veliku Srbiju i nju su zaštićivali, više radi naklonosti nego radi zdrave politike, bez znanja i poznanja stvari!“ (Chales Rivet, En Yougoslavie, Paris 1919.) Da pred svijetom prikriju nasilje nad Hrvatima, „Srbi su za sebe zadržali posebno vojsku i predstavništvo u svijetu!“ piše Charles Loiseau. „A ipak bez pobjede Saveznika, piše dalje, i pregovora nakon rata, ne bi nikad bila nastala Yougoslavija, a možda bi bila iščezla ista Srbija!“

Ali su Srbi išli sve dalje u nasilju i njihov kralj Alesandar daje 1928, po Puniši Račiću ubiti u samom parlamentu hrvatske prvake i zastupnike: Stjepana Radića, Gjuru Basaričeka i Pavla Radića. „Ovakvo umorstvo stvorilo bezdan razdora izmedju Hrvata i Srba!“ piše Pezet. Kralj Aleksandar, da prikrije sebe od umorstva, poljubi smrtno ranjenog Stjepana Radića i reče mu na uho svoju skrb za mir u zemlji: „Kralj i Narod!“ Umirući Hrvat reče svojim ljudima: „Nikakve veze sa Srbima!“ Kralj nakon nekog vremena reče hrvatskom potpredsjedniku Josipu Predavcu: „Ako vi Hrvati ne prestanete sabotiranjem (tako je on zvao težnju Hrvatskog Naroda, da se odnosi urede putem sabora i na načelima demokracije), mi imademo za vas osim gumenih kuglica još drugih!“ Nakon tri dana Josip Predavec bude ubijen! Pariški dnevnik Le Quotidien (24. rujna 1931) donosi govor iz Beograda: „Kralj Aleksandar stvorio je jedinstvo silom, jer ga nije mogao provesti mirnim dogovorom!“ Vlatko Maček, nasljednik Stjepana Radića, reče: „Tako zvano jedinstvo izmedju Hrvata i Srba je izmišljotina! Tu su dva naroda, a ne jedan! Beogradske nasilne vlade sve su učinile, da unište hrvatsku svijest i da stvore veliku Srbiju!“ (Le Temps, Paris lipanj 1931.) Engleski državnici James Berry, Eduard Boyle, Seton Watson, Wickam Stead i mnogi drugi istupiše javno proti srpskog nasilja u Jugoslaviji i opomenuše kralja Aleksandra, da promijeni način vladanja, prije nego to bude kasno! (Manchester Guardian, London 24 prosinca 1932.) Macedonci, koji su po svjedočanstvu onih engleskih državnika trpjeli strahote od Srba, pridruže se progonjenim Hrvatima i u Marselju g. 1934. umore diktatora Aleksandra. „Povijest jedinstva Hrvata i Srba nije ništa drugo doli povijest zločina!“ pišu Pezet-Simondet i svu krivnju bacaju na Srbe. Ovi su pošli dalje svojim putem, a Hrvati su na početku drugog svjetskog rata ustali i proglasili nezavisnu Državu Hrvatsku, u kojoj su više puta pružali Srbima ruku pomirnicu, ali bez uspjeha.

H. v. Pebal

O drugoj vrlini Hrvata, o vojničkoj sposobnosti i hrabrosti, daju svjedočanstva ugledni stranci i pokazuju nova mnoga djela u prošlom ratu.

„Hrvati su uvijek bili ubrojeni medju prve svjetske vojnike!“ piše Karlo Sforza, državnik iz doba Austrijske Monarhije i u Italiji za drugog svjetskog rata.

Ovaj se sud može vidjeti na Krstu Frankopan (poginuo 1527); o kome Sforza, piše, da mu se sva Europa divila radi vojničkih sposobnosti i za koga njemački pisac tvrdi da on u svoje doba slovi kao prvi vojskovođa; slično



o njemu tvrdi povjesničar Giovanni Sagredo. O Nikoli Zrinskome (poginuo pod Sigetom 1566.) piše isti Sagredo, da je u vojničkim sposobnostima Zrinski u svoje nije imao malo sebi ravnih (isti Sulejman Uzvišeni i njegovi vojskovođe), a nad sobom ni jednoga! Za njegove unuke, Nikolu i Petra Zrinjskog, Sagredo tvrdi, da se bili dostojni nasljednici velikog predja! Tomi Erdedi-ju šalju papa Klement VIII., car Karlo V. i drugi velikani priznanja na slavnim vojničkim djelima! Austrijski i mađarski vojskovođe preko dvjesto godina gledaju u nacrtu Nikole Zrinskoga najuspješniji način borbe proti otomanskog nadiranja, a provala Eugena Savojskog, najslavnijeg vojskovođe habsburške dinastije, u otomansku državu, izvedena je prema nacrtima Zrinjskoga, koji je iznio snagu i slabost otomanskog carstva, pa da je prema stvarnom stanju obrana postala štetnom i da treba prijeći u navalu, za koju da će uspješnu podršku naći kod podjarmljenih naroda, a to se točno pokazalo pri navali Eugena Savojskog. U 30. godišnjem ratu kralj Gustav Adolf zapazio je kod Hrvata neobično hrabrog borca, pa ih je nazvao viražje pleme. Trenkovi panduri zadivili su udivljenje svugdje, gdje su se pojavili u borbi, tako da su se mnogi otimali, da ih dobiju u ratnu službu. Napoleon je bio pun hvale za hrvatskog vojnika i cijenio ga kao pravog borca. Ruski car Nikola I rekao je austrijskom caru Frani Josipu I. za bana Jelačića, čuvena radi vojničkih vrлина: Cestitam Ti na ovakvom čovjeku! Potom pristupi Jelačiću i poljubi ga u čelo pred svima, dok je ostalima dao samo ruku. Francuski car Napoleon III želio je vidjeti proslavljenog vojskovođu bana Jelačića.

Za I. rata dali su Hrvati oko 30 generala velikih sposobnosti. Zapovjednik na najtežem bojištu prema talijanskoj granici bio je Feldmaršal Svetozar Borojević, jer se je bio odlikovao u 3. armiji na karpatskom bojištu proti ruske vojske. Na rijeci Soči odbio je 11 talijanskih navala, čime je pokazao neobičnu vojničku sposobnost, jer su talijanske divizije imale mnogo jače topništvo od hrvatskog topništva, kojim je raspolaga Borojević. Car Karlo pohodio je bojište i zapitao Feldmaršala Borojevića: Kojoj narodnosti Vi pripadate, Gospodine Feldmaršale? (Welcher Nation gehören Sie, Herr Feldmarschall?) Proslavljeni zapovjednik Svetozar Borojević odgovori: Veličanstvo, ja sam Hrvat, pravoslavne vjere! (Majestät, ich bin ein Kroate, orthodoxen Glaubens!) Ovoga umnoga vojskovođu i sve ostale hrvatske generale jugoslavenska je vlada zbacila s položaja i uskratila im plaću mirovine. Slavni Borojević umro je ne samo u siromaštvu, nego u bijedi, a tako i drugi zaslužni hrvatski generali. Zapovjednik austro-ugarskog zrakoplovstva bio je pri kraju rata hrvatski general Milan Uzelac. Austro-ugarske mornarice bio je admiral Njegovan. Nakon nasilnog ujedinjenja Hrvatske sa Srbijom u Jugoslaviju, Je drimljeno 1318 Srba, a Hrvata 140; na kraljevskom dvoru bilo je 30 Srba a ni jedan Hrvat.



MAJOR HANS V. PEBAL, (NA SLICI NJEGOV SIN I PORUČNIK ROLF PEBAL)  
POGINUO JUŽNO OD STALINGRADE.

MAJOR HANS V. PEBAL (AUF DEM BILD SEIN SOHN LT. ROLF PEBAL)  
GEFALLEN SÜDLICH VON STALINGRAD







## Povjesne zablude

Hrvatska je mirovnim ugovorom nakon I. svjetskoga rata prisilno uključena u novu Karadjordjevićevu Jugoslaviju. Karadjordjevići kao i Velikosrbi htjeli su silom Hrvatima nametnuti svoju dinastiju, premda hrvatski narod nije nikada u povjesti imao ništa zajedničkoga sa Srbijom i njihovom dinastijom. Silom je Hrvatima nametnuta i dinastija, i sve velikosrpske institucije pa i vojska koja sa hrvatskom tradicijom i običajima nije imala ništa zajedničkoga. Hrvatski vojnik je imao pravo samo pušku nositi i izvršavati zapovjedi srpskih časnika, koji su hrvatskog vojnika smatrali crno-žutim vojnikom u srpskoj uniformi pobjednika. U mnogonacionalnoj austro-ugarskoj monarhiji bili su Hrvati cijenjeni i njima su bila dostupna i najviša vojnički položaji.

Marko Galović rođen u Vinici kraj Varaždina, bivši dvorski šofer Cara Karla pratio je cara od godine 1912 do njegovog izgnanstva. Marko je bio čovjek koje je cara Karla stavio na Madeiri u lijes i koji je stavio poklopac na carev lijes. Marko je ostavio mnogo zapisaka iz života austrougarskog zadnjeg cara jer je njega pratio u lov i na bojna polja, pa zato je i raspolagao originalnim dokumentima iz života cara. Za Karla je rekao: sve što se zlomamjerno o njemu okolo širi, da je Karlo bi pijanica i propalica ordinarna je laž jer ja nisam nikada u mojem životu upoznao krijeposnijeg čovjeka, boljega supružnika, boljega oca kao što je bio car Karlo. Kada mi je sa izvjesne strane predložen spis da potpišem izjazu punu difamiranja i uvreda na račun cara Karla ja sam to sa prezirom i indignacijom odbio jer ja nisam mogao sebi lagati i potpisati lažnu izjavu. To je izjavio bivši dvorski nadšofer Marko Galović. Osim feldmaršala Borojevića koncem I. svjetskog rata zauzimao je položaj komandanta austrougarske aviacije general Milan UZELAC, jedan energičan hrvatski ličanin koji je volio svoje zrakoplovce i već u starijim godinama postao je pilot i prednjačio mladim pilotima. Nakon admirala Hortya bio je komandant austrougarske mornarice admiral Njegovan-Hrvat. Generali i admirali su u I. svjetskom ratu bili Hrvati (30 hrvata generala i admirala). Za vrijeme kraljevske Jugoslavije Hrvat nije mogao postati general. Nakon ulaska Dra Mačeka u vladu imenovan je general Milić generalom-intendantom. Osim njega postali su generalima još Hrvati Prpić, Marić. Omjer u generalitetu između Srba i Hrvata je bio 100 prema 2 u korist Srba. Kulminacija velikosrpsko-kraljevskog šovinizma bilo je umorstvo Stjepana Radića o ostalih hrvatskih narodnih predstavnika u beogradskom parlamentu, dakle u „crkvi“. Nakon ubojstva u parlamentu imao je kralj Aleksandar još drskosti da kao glavni akter umorstva u parlamentu dodje u bolnicu da poljubi smrtno ranjenog Stjepana Radića i da mu šapne u uho svoju novu parolu: Kralj i narod. Aleksandar je platio krv krvlju, kada je 1934. u

Marsellesu mrtav pao na asfaltu. Mnogo zla, mnogo krvi i mnogo mržnje moglo je biti uštedjeno da su velikosrpski vlastodršci na čelu sa kraljem poštivali prošlost hrvatskoga naroda i dozvolili mu slobodan razvoj kako, na kulturnom, ekonomskom tako i na političkom polju. Tko vjetar sije, buru žanje. Tri dana pred ubojstvo predsjednika HSS — Josipa Predavca on je bi primljen od audijenciju kod kralja Aleksandra koji je pao u ekstazu i prijeteci rekao Predavcu: ako Vi Hrvati ne prestanete sabotirati mi imademo za Vas osim gumenih kuglica još druge.

L. F.

## Prvi baloni nad Zagrebom

### Uzlet slobodnim balonima u Zagrebu

Tokom 1906. godine prvi uzlet izvršen je 27. svibnja sa putnicima: Mannsbarthom, Kralom, liječnikom dr. Eugenom Rado inženjerom Hinkom Weissom. Balon je uzletio u 9 sati ujutro spustio se sretno kod Vojšnice (Kotar Vojnić) u 3 sata i 30 minuta poslije podne. Balon je pratio autom veleposjednik Turk, koji je putnike iz Vojšnice dovezao u Zagreb.

Daljnji uzlet slobodnim balonom u Zagrebu izvršen je 30. svibnja. Sudjelovali su: nadporučnik Mannsbarth, industrijalac Mirko Bothe i arhitekt Viktor Gross. Ovaj put je uzletanje izvršeno novim balonom „Exelsior“, kojeg je Mannsbarth naručio od bečkog aeronautičkog kluba. Balon je bio iste veličine kao i „Turul“. Odmah poslije uzleta balon se je digao na visinu oko 1500 metara iz koje su visine putnici bacali hrvatske trobojnice i razglednice sa sa prijašnjih putovanja sa svojim potpisima i nadpisom: „Pozdrav iz Turula“. Balon se je spustio normalno kod Ivaničgrada, odakle je željeznicom odpremljen u Zagreb. Jedna dugačka trobojnica bačena iz balona prilikom tog putovanja, sačuvana je i danas se nalazi u posjedu g. Budickog.

U Zagrebu je izvršeno još dosta daljnjih uzleta slobodnim balonom. Tako se neki sjećaju, da je letio i dr. Zelimir Mažuranić, snim bankovni ravnatelj Franjo Kremer i još neki drugi zagrebčani. O tim letovima nema više sada točnih podataka, ali su se zato sačuvale mnogobrojne fotografije kod Budickog, Bothea iz Gradskom muzeju.

Od svih poslije izvršenih letova opisat ćemo jedan od najzanimljivijih. To je uzlet na Duhovski ponedjeljak 4. lipnja 1906. godine. Uzlet je bio zapravo najavljen za prvi dan Duhova, ali je zbog slabog vremena odgođen za dan kasnije. U subotu na večer bio je sazvan sastanak automobilista novo



osnovanog Hrvatskog automobilističkog kluba u Budějovačkoj restauraciji, gdje se je odlučilo, tko će autom slijediti balon. Ujedno je zaključeno, da će onaj, koji prije stigne balon dobiti I. počasnu klubsku diplomu, a koji uhvati bačenu zastavu II. počasnu klubsku diplomu. Putnici u balonu su bili: nadporučnik Mannsbarth, Mirko Bothe i Ferdo Budicki. Aeronaut Brunner je izvršio sve pripreme kao i prije na istom mjestu iza Kola. Balon s kojim je izvršeno ovo letenje bio je nama dobro poznati „Turul“. Ovaj put prisustvovalo je uzletu 10.000 gledalaca, jer je taj dan bio blagdan, a uzlet je bio objavljen u novinama. Novine su donosile članke i podvlačile sigurnost letenja balonom i isticale kao primjer Bothea, koji je sudjelovao u mnogim uzletima. O cijelom uzletu napisao je list Agramerica oveći članak pod naslovom: „Die erste Meeresfarth mit dem „Turul“. Eine Unterredung mit dem Fahrer Mirko Bothe.“ — Agramer Zeitung 7. VI. 1906.

Kako se je ovaj puta pomišljalo na dužu vožnju, to su na taj uzlet pošle samo tri osobe sa većim balastom. Bila je uzeta i veća količina hrane, a nije manjkao ni šampanjac. Velika važnost pridana je malim pilotnim balončićima, kojima je prije uzleta određen smjer vjetrova. Balon „Turul“ digao se je oko 10 sati uz obične ovacije oduševljenje mnogobrojne publike i veselu svirku domobranske vojničke glazbe. Balon je krenuo najprije prema Podsusedu, gdje je imao visinu 1.100 metara. Temperatura je bila 12°C. Nad Podsusedom bačena je prva zastava, koja je pala u Savu. Budicki je ponio sobom i posebnu jaku trublju, koom je davao signale automobilistima, koji su slijedili balon. (Medutim oni nijesu čuli zvuk trublje ni jedanput). Kako je bio lijep dan, putnici su imali prekrasan vidik na Sljeme, Krapinu, Brežice i Sloveniju do Zidanog Mosta. Balon je odjednom naglo promijenio smjer prema jugu, jer je s kraja Zagrebačke gore zapuhao jak sjevernjak. Tako je balon u 10 i 20 minuta stigao do Sv. Nedelje, na visini od 1.300 metara. Temperatura je bila 13°C. Balon je dalje letio preko Samobora na Rude, gdje se je spustio na visinu od 500 metara. Nakon izbacivanja balasta popeo se je balon opet u vis, prešao samoborsku Plješivicu i leteći preko Jastrebarskog i Krašića stigao do Karlovca. Odavle je balon krenuo preko Treščerevca, gdje ga je vidio bivši ban dr. Nikola pl. Tomašić, pa dalje na Severin (podne, visina 1.700 metara, temperatura + 4°C), Ogulin i Klek. Odavde je bio prekrasan prvi pogled na more, gdje su putnici u svom oduševljenju popili prvu bocu šampanjca. S tog mjesta vidio se je čak Zagreb. Balon je dalje letio prema Senju i Novome. Kako u Primorju nije bilo zgodnog mjesta za spuštanje, odlučeno je letjeti do Krka, a ako se ne bi ni tamo moglo naći pogodno mjesto, onda produžiti let za Cres.

Nakon ovog uspješnog leta, Bothe se je dogovorio s Mannsbarthom, da će zajedno poletiti u Frankfurtu na Majni, prilikom zrakoplovne izložbe i natjecanja za Bennet Gordonov pokal. Medutim je brzi vlak, kojim je Bothe trebao stići u Frankfurt zakasnio i Mannsbarth je uzeo drugog putnika. Svakako je to najbolja svjedočba za Bothea, koji je već izvršio 5 uzleta s balonom, kada ga je stručnjak Mannsbarth izabrao kao suparnika za takvo veliko međunarodno natjecanje.

Balon „Turul“ je konačno vraćen u Budimpeštu i tim je ova vrlo zanimljiva, iako kratka sportska perioda završena.

Od prvih zagrebačkih zrakoplovaca još su u životu i dobrom zdravlju gg. Bothe i Budicki, koji su svojim živim uspomena pomogli nadopuniti ovaj članak, na čemu im pisac i „Hrvatska Krila“ najljepše zahvaljuje. Obojica su sačuvala vrlo lijepe uspomene na ta zanimljiva sportska putovanja, koja su danas dragocjeni materijal za ilustraciju razvoja tadašnjeg zrakoplovstva i hrvatskog športa u Zagrebu.

Groznica koja je u svoje vrijeme uhvatila čitav svijet za letenjem i dizanjem u balonu nije ostala bez rezultata ni u Zagrebu. I kod nas se našlo ljudi koji su se zagrijali za ovaj najnoviji izum dvadesetog stoljeća.

Medu tima našim pionirima zrakoplovstva osobito se isticao Ferdo Budicki. On se 4. lipnja 1906. godine podigao u Zagrebu, na mjestu gdje se danas nalazi trg dra. Ante Pavelić, na balonu „Turul“ u zrak, na veliko zaprepaštenje i divljenje zagrebačkih purgera...

Vjetar ga je nosio prema moru i Budicki se sretno spustio na otoku Krku. Već 1910. sagrađen je i naš prvi zrakoplov, a napravio ga je E. Penkala, koji se također smatra nestorom našeg zrakoplovstva.

Dana 24. srpnja 1912. godine letio je mladi pilot Dragutin Novak nad Zagrebom na zrakoplovu, kojeg je izgradio M. Mercep. Taj je zrakoplov bio dugačak sedam i pol metara, s motorom od 50 konjskih snaga, a krila su mu bila sagrađena od guminiranog platna.

Cijena mu je onda bila 14.000 austrijskih kruna, što bi danas popriliči iznosilo oko 200.000 Kuna.

Na kakvom je stupnju bilo onda zrakoplovstvo najbolje nam pokazuje to, da je Novak tada imao ove rekorde: visinski rekord 150 metara, rekord u brzini 120 kilometara na sat, a 12 minuta biti zrakoplovom u zraku značilo je pravu senzaciju...

Ma kako nam ovi „rekordi“ izgledali danas smiješnim, ipak je činjenica, da se i kod nas u Hrvatskoj vrlo rano počelo raditi na zrakoplovstvu, gotovo u isto vrijeme, kada i u ostalim evropskim državama. — (dn)

## Liet nad Zagrebom vec 1825. Godine

Tadašnji župnik u svoju je Spomenknjigu upisao još jedan važan događaj, koji se tada zbija. Tada se održala svečana instalacija na dobru Mala Mlaka obitelji Josipa pl. Kuševića, koja je svečanost trajala tri dana. Tom zgodom upisao je g. 1825. župnik u Odri: „Za vrijeme te svečanosti dogodio se čudan slučaj, da se treći dan pod večer Josip Wimberger sa svojim velikim balonom nazvanim „Montgolfier“ uzdigao s brežuljka Sv. Roka blizu biskupovog grada u Zagrebu, zadržavši se preko pol sata u zraku na velikoj visini, dok se na najveće začuđenje naroda nije spustio u Gornjoj Lomnici, te tako sretno završio svoje zračno putovanje. Od susjednih gospodarstava, kao putnik iz dalekih krajeva, bio srdačno pozdravljen, a u kuriji Odre bio primljen kao gost velemožnog gospodina Zdenčaja. Kod kojeg se oporavio nakon čega je Odru opet napustio“.



Nikola pl. Zdenčaj od Zahramić-Grada bio je zagrebački podžupan.

Latinski tekst glasi: Solemnitaten hanc excipit ille memorabilis casus, quod darante hac statione per triduum quodam die sub vesperim Josephus Wimberger in globo maiori aerostatico „Montgolfiere“ nuncupata, ex colle St. Rochi arci episcopali Zagrabiae convicino, ad superiora aeris ascendes per 1/2 horam in regionibus superioribus peregrinando comorans, sese cum globo dicto non absque summa admiratione popularium in Lomnica superiori ad demitens peregrinationem suam aeream feliciter confecerit atque per Dominia vicina velut peregrinus de longisque regionibus adveniens salutatus a Magnifico Domino Zdenchay in curia Odra hospitio acceptus ac conveniente Odra reffectus extiterit.

Pita se sada tko je bio taj Josip Wimberger, koji je već ljeti g. 1825. letio nad Zagrebom sa pravim balonom nazvanim „Montgolfier“? Po svoj prilici došao je iz Beča, gdje je bila poznata odlična obitelj Wimbergera, koji su imali hotel Wimberger, a koji još i danas postoji u VI. Bezirku Mariahilf u Mariahilferstrasse. U Zagrebu je bio možda koji od njegovih rođjaka, jer se u sedamdesetim godinama spominje kapetan auditor Wimberger, koji je oženio Mariju Brkić, kćer trgovca Sidona Brkića, koja je kao i njezina kći Ida držala u Zagrebu u današnjoj Šufflayevoj ulici školu pjevanja. Poslije velikog potresa u Zagrebu g. 1880. preselila je školu u Beč u Hotel Wimberger i tamo je umrla.

U Zagrebu Wimberger svakako nije mogao držati svoj balon, jer tada nije bilo za to potrebnih tehničkih uređaja. Uostalom, tada se je balonstvo tek počelo razvijati u Europi. U Zagrebu još nije bilo novina, pa o tome nije sačuvana nikakva bilješka. Možda se o tome nalazi nešto napisano u tadašnjim bečkim novinama, kojih u Zagrebu nemamo ili se možda nešto nalazi u kakvom starom godišnjaku o povijesti zrakoplovstva, što bi se tek moralo iztražiti.

Svakako je vrlo zanimljivo, da se već tako rano u Zagrebu pojavio Talijan Merighi iz Bologne sa svojim balonom „Zagreb“, a iza toga opet 1905. baloni „Turul“ iz Budimpešte i „Exelsior“ iz Beča s kojim su letjeli osim častnika pilota, nadporučnika Mansbartha iz Beča i Kraala iz Budimpešte još i domaći športaši, posebno, Mirko Bothe i Ferdo Budicki.

Dr. F. Bučar

## Nasi prvi zrakoplovci

Bjelovučić Ivan sin pomorskog kapetana Mihajla, hrvatskog iseljenika iz košice u Dubrovačkoj Rijeci, rodio se u Limi, glavnom gradu južnoameričke države Peru, dne 20. VII. 1889. Obitelj Bjelovučića potiče iz Janjine još od XVI. stoljeća. Kako mu je majka bila Francuskinja bio je odgojen u Parizu. Posvetio se zrakoplovstvu, te je polazio u Parizu zrakoplovnu školu brać Farman gdje je dobio dne 10. VI. 1910. zrakoplovnu diplomu pilota br. 87. Iza toga je Bjelovučić sudjelovao kod mnogobrojnih zrakoplovnih koplovnih priredaba u Francuskoj i u mnogim državama, a g. 1911. letio je u rodnom gradu Limi, te

postigao brzinu od 152 km na sat. Godine 1912. sudjelovao je u zrakoplovnoj priredbi. Na priredbi u Milanu iste godine Grand Prix. Godine 1912. letio je Reimsa u Francuskoj u Nogent Lerou prevalivši udaljenost 325 km. za 2 sata 35 min. Dne 12. lipnja 1912. pao je u Anjouu u Francuskoj te se ranio, ali se brzo oporavio. God. 1911. sudjelovao je po nalogu zrakoplovne tvrdke Henriot u letu istočnu Francusku te je dospio do Nanta. Tom prilikom je preletio 295 km za 2 sata i 50 min., i tako potukao rekord glasovitog francuskog zrakoplovca Paulana.

Godine 1912. raspisao je pariški „Matin“ veliki natječaj za razvrstavanje najboljih francuskih muških i ženskih zrakoplovaca. Bilo je raspisano bezbroj nagrada u vrijednosti od 500.000 hiljada franaka. Prva nagrada bila je zrakoplov, druga veliki utomobil, treća velika vila u okolici Pariza i t. d. Od najboljih zrakoplovaca bile su u „Matinu“ prikazane slike i za natjecanje, a među njima našao se i naš Bjelovučić. Koliko je međutim glasova primio i na koje je mjesto bio uvršten, nije mi poznato. Kako je „Matin“ izlazio u 1.200.000 primjeraka sigurno je da je Bjelovučić, — koji je tada već bio poznat u Francuskoj kao dobar zrakoplovac, — dobio dosta glasova.

Dne 25. I. nastavio je sa drugim pokusom koji mu je i uspio. U 13 sati podigao se iz Mont Cerata, te je prispio u Domodossolu u Italiji. O ovom uspješnom letu pripovijedao je Bjelovučić slijedeće:

„Uletivši u dolinu Saltina opazio sam da mi stroj počinje zapinjati i da ne radi kako treba. Radi toga sam se počeo polagano spuštati i vraćati u Briège. Međutim, motor je počeo opet dobro raditi. Tada sam se opet popeo na 3.000 metara. U toj velikoj visini naidoh na dva oblaka, te sam se zato morao dignuti još za 200 m. više. Iz te visine pružio mi se prekrasan pogled, jer su se vršci gorja isticali iz magle kao kakvi otočići, a pod njima se nalazila dolina Domossola, kamo se odlučih spustiti. Najniža temperatura bila je 25 stupnjeva ispod ništice. Borbe sa vjetrovima, koji su mi prijetili svaki čas katastrofom, bile su neizrecive. Stroj je dobro radio i letio sam brzinom od 130 km na sat.“

Cijeli let trajao je 26 minuta. U 12 Sati i 24 minute opaziše već Bjelovučića u Domodossoli a za 5 minuta već se spustio na onom istom mjestu gdje je 1910. zaglavio nesretni Chavez. Premda je let trajao samo 26 minuta, ipak ga je toliko izmorio, da su mu prve riječi bile: „Ja sam mrtav od umora!“

Najveća visina, koju je postigao bila je 3.200 m. Bjelovučićev stroj je bio iz tvornice Henriot iz Pariza, koja mu je za taj let navodno dala još nagradu od 50.000 franaka.

U automobilu, koji je Bjelovučića čekao u Domodossoli, odvezli su ga prijatelji u jednu vilu, gdje je bio najljepše primljen i počašćen. Na cijelom putu, kuda je prolazio, priredilo mu je sakupljeno općinstvo burne ovacije.

Bjelovučić, iako je većinom živio u inozemstvu, uvijek se smatrao i isticao kao dobar Hrvat. Daljni njegov život nije poznat. Koji puta se javlja svojim rođjacima u Hrvatskoj. Bjelovučićevu sliku donio je „Vijenac“ godine 1910. s napomenom da je obletio Eifelov toranj, a i „Sport i umjetnost“ donosi godine 1912. njegovu sliku sa opisom njegovih letova preko Alpa.

Bulimbašić Vatroslav rođen je u Splitu god. 1886., gdje je svršio pučku školu i polazio realku. Sa 16 godina pošao je u Trst za mehaničara u tamošnji „Stabilimento tecnico“, gdje je uz obični posao polazio i večernji tečaj



padobranskog strojarstva. Poslije petogodišnje naobrazbe u Trstu, položio je ispit za strojovodju. Za njegovog boravka u Trstu upravo se počelo razvijati zrakoplovstvo, pa se i on bavio idejom o zrakoplovstvu. Počeo je u svojoj sobici izradjivati modele zrakoplova. Poslije je otišao u Ameriku, u New York, gdje je imao brata Nikolu po zanimanju kipara. Tu je kao mehaničar uštedio nešto novaca i krenuo u jeseni 1913. u domovinu, u Split. Godine 1914. podje u Pariz, gdje se upisao u zrakoplovnu školu glasovitog učitelja Callea, te je postao njegov najbolji učenik. U Parizu je već nakon 22 dana obuke na malom školskom zrakoplovu položio pilotski ispit. Da bi se što bolje usavršio, posjećivao je zrakoplovnu školu „Ecole d'aviation de Buc“, gdje je na školskom stroju stao izvoditi zračne spirale t. zv. „Montagnes Russes“. Tako je izveo oko 15 letova, svaki od 30 minuta i sa izvrsnim uspjehom završio višu pilotsku školu. Iza toga se upisao u zrakoplovnu školu za vježbanje u kojoj je letio na zrakoplovu Bleriot s motorom od 50 konjskih sila. Dne 23. II. 1914. pokušao je vježbu „looping the loop“ na način glasovitog zrakoplovca, Pegouda „kralja zračnih visina“, te je dobio diplomu od „Fédération aéronautique“ broj 157, te „Brever d'aviateur.“ Pokus s loopingom je Bulimbašiću lijepo uspio te je on bio prvi iz bivše Austro-Ugarske monarhije, koji je izvršio takav let. Nakon prvoga leta izjavio je, da je odmah po izvođenju te vratolomne vježbe zaželio da se opetuje, što mu je uspjelo četiri puta za redom. Tada je u Parizu nabavaio za 42.000 franaka jednoplošnjak Bleriotova tipa s motorom Gnome, koji je bio posebno sagradjen za vratolomne letove. Na njemu je sada počeo izvoditi vratolomne vježbe „boucles i virages“.

Iz Pariza je krenuo na poziv u Beč i u Civitavu (Zwitau) u Moravskoj, gdje je dne 10. V. 1914. priredio svoj prvi javni let u Austro-Ugarskoj monarhiji pred 10.000 gledalaca. Tu se dva puta dignuo u zrak, gde je ostao svaki puta po 25 minuta te je izveo 5 loopinga i raznih drugih zračnih vratolomija. Pariski „Matin“, „Aéro“ i „Figaro“ pišu vrlo povoljno o letovima Bulimbašića (31. III. 1914.)

Kao dobar Hrvat nije Bulimbašić zaboravio ni Zagreb, te je rekao neka i Zagrepčani vide, kako Hrvati vladaju zrakom.

Zagrebačke novine javljaju, da će Bulimbašić, „hrvatski Pegoud“, letjeti u nedjelju 31. V. 1914. na igralištu Concordije na Tratinskoj cesti, jer je tu zgodnije, nego li ono na starom sajmištu, s kojeg je prije nekoliko godina uzletio sam Pegoud. Cijene su bile: I. mjesto (ulaz sa samoborskog kolodvora) 6 Kruna, II. mjesto (ulaz s Tratinske ceste) 3 Krune a III. mjesto (ulaz također s Tratinske ceste) 1 Kruna. Daci i vojnici po 50 fil. U objavi se veli, da će Bulimbašić izvesti nekoliko viragea u visini od 200 — 300 m i to na desno i na lijevo, a zatim će poletjeti u visinu na 800 — 1000 m, gdje će izvoditi looping, što će opetovati nekoliko puta. Zatim će se spustiti sasvim nisko do 50 metara, te izvoditi „Ruske planine“ i virage s okretajima, a onda se sastiti na zemlju sve će to ponoviti nekoliko puta. Jednakim programom će nastupiti i drugi dan Duhova. Poslije Zagreba kani posjetiti Varaždin, Karlovac, i Osijek. Hangar je na uzletištu već gotov, a stigao je i novi stroj izravno iz Pariza. Bulimbašić ga je sam sastavio, te izveo već nekoliko pokušaja, koji su vrlo dobro uspjeli. Cijelu priredbu je preuzeo Zagrebački Zbor, a pokroviteljstvo je preuzeo zagrebački gradonačelnik, arhitekt Janko Holjac. Bulim-

bašić je u pratnji načelnika Holjca posjetio zapovjedajućeg generala baruna Rhemena i bana Skerleca i obojica su mu obećali, da će doći vidjeti Bulimbašićevu izvedbu. Cijeli Zagreb se zanimao za Bulimbašića, a njegove slike bile su izložene u Ilici u trgovinama Auera i Mutafelije, gdje su prodavane ulaznice. Održanje reda na vježbalištu preuzeli su splitski akademici i sportaši. Ali od svega toga nije bilo ništa. Bulimbašić je u Subotu popodne prije Duhova stigla nesreća za vrijeme pokusa. Nakon što se već podigao oko 50 m. visoko počeo je stroj najednom padati, jer je motor zatajio. Bulimbašić je brzo zaustavio motor i tako je spriječio, da se stroj nije upalio i izgorio. Uspjelo mu je i sretno riješiti se remena s kojim je bio privezan, te je iskočio iz stroja i tako se spasio zadobivši tek nekoliko neznatnih ogrebotina. Desno krilo i propeler slomili su se, a rep i motor bili su također jako oštećeni. Bulimbašić se uslijed pada onesvijestio, pa su došla kola za spasavanje i odvezla ga u bolnicu Milosrdnih Sestara. U bolnici se doskora osvijestio i odmah pošao na mjesto nesreće, da vidi svoj zrakoplov. Došlo je naravno i mnogo svijeta jer se odmah pronijela vijest, da je Bulimbašić stradao, među njima je došao i sam gradonačelnik Holjac, koji mu je izrazio svoje sažaljenje. Još isto popodne izašla je vijest u „Hrvatskom Pokretu“ o nesreći Bulimbašića, a izdan je i proglas zagrebačkom građanstvu, da bi poduzelo sabiranje za popravak Bulimbašićevog stroja. Bulimbašića su samo priprave stajale oko 1000 kruna.

U uredništvu „Hrvatskog Pokreta“ sabrano je preko 1000 Kr., a isto tako i u „Novostima“. Kod zastupnika sabora, koji je tada bio na okupu sabrano je 300 Kr. Općina grada Splita odobrila je 300 Kr., a splitski športski klub „Hajduk“ priredio je u korist Bulimbašića nogometnu utakmicu, koja je donijela čistoga prihoda 600 Kr. Zagrebačko „Narodno Jedinstvo“, ustalo je protiv sakupljanja priloga za Bulimbašića navodeći, da to nema nikakvu narodnu. Bulimbašić je na to odgovorio u „Hrvatskom Pokretu“, da on to sabiranje ne smatra darom već samo predujmom, kojeg će on odslužiti na Petrovo i tako se odužiti Zagrebčanima. Bio je zdvojan, da mu se to dogodilo upravo u Zagrebu, a ne negdje u inozemstvu. Sve zagrebačke novine donijele su obsežne vijesti o Bulimbašićevoj nesreći. „Obzor“ je dapače donio veliki intervju s Bulimbašićem pod naslovom: „Heroj zraka (31. V. 1914.)“ Zapitan, kakav ima osjećaj kad leti, odgovorio je: „Jednako kao mornar kada plovi morem!“

Najveću visinu postigao je u Parizu s 1200 m. Bulimbašićevu sliku donijele su „Koprive“ u svom „Ilustriranom tjedniku“ od 30. V. 1914. te „Ilustrirani List“ od 8. VI. 1914. koji je donio još dvije slike njegovog razlupanog stroja. Isto tako su Bulimbašićevu sliku sa opisom nesreće donijele „Novosti“ od 28. V. 1914. te „Jutarnji List“ 23. X. 1927. s još dvije druge slike.

Međutim, nastao je rat i Austrija je zaplijenila Bulimbašićev zrakoplov, koji se još nalazio u Zagrebu, a njega internirala u Bečkom Novom Mjestu. Stroj su u Bečkom Novom Mjestu popravili i poslali na uzletište u Mostar, gdje je bio još dugo u uporabi. Tu ga je kasnije zaplijenila Jugoslavija i kao ratni plijen poslala na uzletište u Novi Sad. Bulimbašić je nastojao dobiti od Jugoslavije odštetu, da nabavi novi stroj, s kojim bi odletio u Ameriku. Jugoslavija je međutim stajala na stanovištu, da je taj zrakoplov ratni plijen od Austrije, uputivši ga, da se obrati na likvidaciju bivše Austro-Ugarske mo-



narhije, koja međutim to nikada nije uredila.

O daljnoj sudbini Bulimbašića nije ništa poznato.

Ivan Starčević rodio se 25. IX. 1855. u Aleksinici (Gornje Pazarište) kao kao sin graničarskog časnika. Umro je 5. XII. 1911. na Rijeci kao pukovnik. Vrlo je bio zaslužan za vojno zrakoplovstvo A. U. monarhije. Bio je vojnički odgojen, te postao topnički časnik. G. 1897. svršio je vojnu akademiju u Bečkom Novom Mjestu, te posvetio zrakoplovstvu. Dne 1. IV. 1897. postao je zapovjednikom vojnog aeronautičkog odjela u Bečkom Novom Mjestu, a g. 1906. postao je podpredsjednik bečkog Aerokluba. G. 1908. postao je zapovjednik topništva u Kotoru. Kao zapovjednik aeronautičkog odjela mnogo je radio oko unapređenja zrakoplovstva, te se osobito brinuo oko povišenja namjera za vojnu aeronautiku, bez čega se naravno ne može ništa raditi. Sudjelovao je s velikom djelatnošću u zrakoplovstvu od g. 1897., a 1904. slomio je prigodom jednog spuštanja balona desnu nogu. Odlikovao se u iznašascu ratnih tehničkih konstrukcija za zrakoplovstvo, te je neke vrlo uspjele dao patentirati, a za neke bio je još napose odlikovan.

Slika u „Vijencu“ od g. 1912. prikazuje ga kao podpukovnika i zapovjednika vojno zrakoplovnog odjela u Bečkom Novom Mjestu.

## USPOMENA NA MIHAELA MERČEPA

Merčep Mihael, rodio se kao odvjetak stare plemenitaške obitelji u Dubrovniku 1864. Škole je pohađao u Dubrovniku, te je kao strastveni koturaš koncem prošlog stoljeća proputovao je od Dubrovnika do Hamburga i od New Yorka do San Franciska, gdje je održavana svjetska izlož. Na povratku 1898. boravio je dulje vremena kod braće Wright, te se uputio u tajne jedrilicarstva i motornog letenja.

Prigodom proputovanja kroz Paris naruči jedan Anzani motor od 28 ks te sagradi 1908. prvo lietalo s kojim je sam pravio prve skokove. Sagradio je do 1914. četiri sprave za letenje, pa je sa trećom spravom bio na međunarodnoj utakmici u Budimpešti, gdje odnio lijepu nagradu. Svjetski rat omeo je daljnji rad. Merčep se povukao i posvetio svom fotografskom zvanju i svojoj obitelji. U Zagrebu je proboravio od 1900. godine do iza 1930. kad se preselio u Beograd, gdje je umro 24. XII. 1932.

Neka je slava Mihajlu Merčepu, pioniru letenja!

## 30 godina letenja

General zrakoplovstva Milan Uzelac već je po svom podrijetlu odporan čovjek. Zato i nije toliko neobično da je počeo letjeti tek sa 45 godina, dakle u dobi, kada je pilotima već davno izteklo doba obveznog letenja, ipak još i deset godina kasnije 1922., u svojoj pedeset i šestoj godini, on je sam upravljao zrakoplovom . . .

U njegovoj radnoj sobi ne nalaze se samo modeli i slike zrakoplova. Na stolu možete naići i na gusle i otvorenu Beethovenovu šestu simfoniju, vidjeti stare puške, sablje i kubure, a na stolu djela moderne fizike, za koju se on kao inženjer (izpitom godine 1896. za glavnostožernog tehničkog časnika dobio je pravo na akademski naslov) još i danas živo bavi.

Naše najmlađe pokoljenje zrakoplovaca — pilota — a pogotovu ono buduće, koje nazivamo našim ponosom, našom hrvatskom zrakoplovnom mladeži — možda ni ne zna za ime Milana Uzelca. Dapače i one srednje generacije jedva se sjećuju bivšeg „načelnika vazduhoplovnog odelenja“ bivšeg jugoslavenskog ministarstva vojske i mornarice, a tek oni najstariji dobro poznaju nekadašnjeg zapovjednika austrougarskog zrakoplovstva.

Vremena prolaze. Prolaze u nepovrat, da se tek kadkada obnove u sjećanjima. To su i željeli svi oni, koji su se 21. i 22. kolovoza sakupili u Zagrebu na proslavu 75. godine života i 30. godine pilotskog zvanja Ing. Milana Uzelca, generala zrakoplovstva u mirovini. Osim Vojskovođe i drugih najviših časnika hrvatskog domobranstva riedkom su jubileju prisustvovali brojni njemački i mađarski visoki časnici, sve od reda suradnici i drugovi godovnjaka.

Kao spomen na taj dan, na prijedlog godovnjaka, dobio je svaki od učestnika — zlatan pilotski znak hrvatskog zrakoplovstva. Takav znak nosit će i Zapovjednik Zračnih Snaga, general Kren, koji je na svečanom primanju podielio učesnicima proslave ovaj znak.

Ing. Milan Uzelac sin je ličkog seljaka, graničara iz Vrhovina, koji je u ratovima 1848. i 1859. godine stekao čin časnika. Sina je školovao i poslije mature na Karlovačkoj realci poslao ga u vojnu tehničku akademiju u Beč. Mladi poručnik Uzelac služio je najprije kod obkopara, a onda u Pulju (Poli) i Zadru kao tehnički stručnjak, posebno kod gradnje utvrda. U slobodno se vrijeme zanimao za pomorske vještine, pa je često jedrio na svojoj jedrilici po cijelom Jadranu i preko njega. Položio je i izpit časnika trgovačke mornarice, a jedan je duži dopust izkoristio za put preko Atlantika, u New York kao službujući častnik na jednom trgovačkom brodu.

Njegova se poduzetnost pročula, i godine 1912. kada je glavni stožer austrougarske vojske odlučio zamieniti dotadašnjeg zapovjednika zrako-



plovstva, pobornika balonstva a novim, koji će se pobrinuti za napredak zrakoplovstva, suvremene, t. j. letalačke grane, tadašnji je ministar rata austro-ugarske vojske general Krobatić predložio podpukovnika Uzelca, za zapovjednika a. u. zrakoplovstva. On se zdušno primio nove dužnosti i već sutradan poslije imenovanja bio na letištu u Wiener Neustadtu, gdje je 20 časnika polazilo pilotski tečaj na omih desetak zrakoplova, koliko ih je Austrougarska imala devet godina nakon prvog uspješnog lieta bratice Wright. To su bili francuski monopli Bleriot i domaći proizvodi „Lohner“ biplan i „Etrich-Taube“ s neke vrste automatskom stabilnosti, nijedan ne brži od 120 km na sat. Već za četiri tjedna izpunio je uvjete tada još vrlo jednostavnog pilotskog ispita (tri puta uzletjeti i sletjeti najdalje 50 metara od postavljenog cilja, te tri puta obletjeti osmicu između dvije zastave), te odmah nastavio tečaj za ratnog pilota za koga je imenovan već mjeseca kolovoza iste godine.

Već u početku Svjetskog rata Austrougarska je mogla postaviti 15 jata svako s 8 do 10 zrakoplova na rusko i balkansko bojište, a s vremenom se polje djelovanja proteglo i na talijansko. Rat je silno pogodovao napredku — i po kakvoći, i po broju — zrakoplovstva i na kraju rata Austrougarska je imala u upotrebi oko tisuću zrakoplova s blizu 3000 časnika i dočasnika zrakoplovaca, oko 300 upravljača balona i do 40.000 pomoćnog osoblja.

Odmah pri nastupu svoga zapovjedništva, pa kroz cijelo vrijeme svoga službovanja kod zrakoplovstva general-major, Milan Uzelac nije bio „papir-nati“ zapovjednik, koji je upravljao djelatnostima iz svoje uredske sobe. Bio je često na bojištima, izviđao i sam neprijateljske položaje, a kraj sveg posla nije nikada predavao svojim zrakoplovcima nijedan zrakoplov, a da ga sam prije nije izpitao. Izpitao temeljito, koji put i kao tvornički pilot, jer tada nije bilo mnogo iskustvenih i odvažnih ljudi, koji bi se usudili poletjeti na još neizpitanom, krhkom letalu. Dakako, da u toliko mnogo letova nije prošao bez nezgode i pada.

Poslije sloma Centralnih vlasti vratio se u domovinu. Tek 1920. godine primljen je u bivšu jugoslavensku vojsku, gdje mu je bilo povjereno na njegovu pobudu novostvoreno „vazduhoplovno odelenje“, do tada u sastavu tehničkog odjela ministarstva vojske. Nisu mu dozvolili, da dugo radi: već u proljeće 1923. bio je umirovljen.

U Nezavisnoj Državi Hrvatskoj general je Uzelac za svoje zasluge u izgradnji zrakoplovstva godine 1941. promaknut u čin generala zrakoplovstva.

Godine su učinile svoje, ali po činu najviši častnik hrvatskog zrakoplovstva još i sada iz daljine prati živim zanimanjem njegov razvoj. On, koji se kao tehničar živo zanimao za razvoj zrakoplovne tehnike, on, koji je kao vojnik doživio prvi prodor „fantastičnog“ zrakoplova među ratna sredstva,

on koji je kao zapovjednik upoznao — ma i kasnije — njegovu savršenu primjenu u koordinaciji svih vrsta njemačke vojske protivno Douhetovoj nauci samostalne djelatnosti zrakoplovstva.

## Nijemac o hrvatskim zrakoplovcima

Mlado hrvatsko zrakoplovstvo obogatilo se oih dana značajnim prilogom vrlo zanimljive i dokumentarne knjige „U über der Ostfront“. Naša vojnička književnost dobila je tim djelom i neko posebno značenje, koje leži u tome, da o našim zrakoplovcima, njihovim uspjesima i njihovom životu na Istočnom bojištu nije pisao netko od Hrvata, nego pripadnik njemačkog zrakoplovstva mladi PK — Berichter Gerhard Rauchwetter. Uspjesi naših zrakoplovaca, koji su bili zapaženi na najvišim mjestima Njemačkog Reicha našli su svoj živi komentar u toj knjizi, koju je napisao Rauchwetter u hladnom vojničkom stilu, kojim su pisane sve njemačke knjige iz tog područja. Ali i iza tog hladnog stila naslućuje se toplina, drugarstvo, iskrena povezanost, koju su skovali događaji na bojištu i čvrsto povezali naše zrakoplovce s njihovim drugovima Niemcima. Rauchwetter i kao pisac i kao vojnik nije štedio s pohvalama. Nijemac kao pripadnik najvećeg vojničkog naroda na svijetu škrtari pohvalama i priznanjima, ali ako već nešto pohvali i prizna, to je zaista zaslužno. Pisac Rauchwetter, koji je proživio kod naše bombaške skupine velik dio prve velike zime na Istočnom bojištu i letio s našim zrakoplovcima na mnoge teške zadaće, sudjelovao u velikim zračnim borbama koje su doniele našim bojama slavu širom Europe, taj se pisac u svojoj knjizi kroz kratke i sažete sastavke gotovo raznježio pohvalama, priznanjima i divljenjem. Zanimljivo je i to, da je Rauchwetter bio svjedokom kod vršenja najtežih zadaća svojih vlastitih zrakoplovaca i da je u poredbi s našim zrakoplovcima pronašao tolike odlike, koje se na svakom mjestu, u svako doba i u najtežajima slažu s odlikama njemačkih drugova.

Rauchwetter kao predstavnik dosta mladog ogranka novinstva — ratni izvijestitelj — u pravom smislu te reči obiluje snažnim koncepcijama, oštrim opažanjima, a njegova je najsretnija okolnost, koja mu sigurno jamči još uspješniju djelatnost njegovog rada, da je u opisivanju događaja kratak i jasan, kao što su jasne vojničke zapoviedi i događaji, koji sliede takvim zapovjedima. Baš u tome leži jedan veliki dio uspjeha te knjige, jer je Rauchwetter na 86 stranica skupio svu glomaznost događaja, borbi i uspjeha naših zrakoplovaca u kratkim crticama, koje sile čovjeka na razmišljanje. Da bude prikaz nabačenih crtica što snažniji, knjiga je opremljena uz navedenih 86 stranica



teksta još s preko 70 stranica slika, koje prikazuju naše zrakoplovce kod posla, koji im je donio slavu, čast i priznanje.

Pisac je u predgovoru izričito naglasio, da danas još nije vrijeme za pisanje većih djela o pohodu na Istok. To nije knjiga, koja bi se mogla svrstati u red povijesno-ratnih pomagala kod proučavanja suvremenih događaja kao prošlosti. Ona predstavlja samo zbirku događaja protkanih drugarstvom, borbom, bezprimjernim nastojanjima, nevjerojatnih uspjeha, koje kako već zna jedan PK-Berichter na brzinu u ratnom vrlogu uhvatiti i baciti na papir živo i svježe, pa bili oni krvavi, pobjedonosni, žalostni ili veseli. Dovoljno bi bilo reći, da je knjigu napisao rasni PK-Berichter i svaki će odmah znati, da će u toj knjizi naći sve ono što bi ga zanimalo da se nadje u jednom ratnom metežu, gdje su mrtvi i ranjeni, gruvanje topova, rane, prodori, veliki podhvat i nevjerojatnost spoznajne sposobnosti ljudskog duha tako redoviti i jednostavni, kao kod nas u pozadini siva jednostavnost iz koje se sastoji naš dnevni život.

Odmah nakon predgovora slijedi Poglavlje o pozivu Hrvatima na borbu, koji podsjeća na 2. srpanj 1941., kad je mnogo sinova i očeva ostavilo hrvatske domove i otišlo na daleka bojna polja, da svojim kasnijim potomcima pokažu puteve i vrijeme u kojem je na povijesnoj prekretnici sazdana jedna črsta i zajednička volja.

U poglavlju „Put prema bojištu“ pisac crta prvi susret s hrvatskim zrakoplovcima. Pisac doslovce kaže: — Es sind Pfundskerle unter ihnen, viele sympatische Gesichter, für mich sozusagen: Liebe auf den ersten Blick. On se u kratkim osvrtima divi brzom shvaćanju naših zrakoplovaca i gotovo ne vjeruje, da je već prvi njihov liet prema neprijatelju uspio, kao da se oni tamo nalaze već od prvih zračnih sukoba.

Knjizi daje posebnu svježinu piščev humor i dosjetke, koje su vrlo bliske specifično našem narodnom obličju. Zanimljiv je prikaz gdje pisac govori o događaju nadporučnika Kudrne, koji je vješto povezan s pohvalom general-feldmaršala Kesselringa. Opisani su mnogi lietovi nad Moskvom kroz kišu tanadi neprijateljskog protuzrakoplovnog topništva i navalama neprijateljskih lovaca. U svakom poglavlju nailazi čitalac na poznata imena naših zrakoplovaca. U poglavlju: Der Kommandeur kommt nicht zurück, dramatično je iznesena junačka smrt bojnika Graovac. Pisac je osim navedenog vrlo živo i zanimljivo opisao život naših zrakoplovaca na bojištu. Ratni Božić 1941. na Istočnom bojištu opjevan je u toj knjizi na način u kome će naci svaki stari ratnik sličnih zgodica.

Pisac knjige je i sam zrakoplovac, koji je letio kao član pozade borbenih zrakoplova na kojima su letjeli Hrvati. Mnogo je toga i sam doživio, pa cijela ta knjiga nije neko ponavljanje prepričavanja. Zajedno s našim zrakoplovcima doživio je mnogo veselih i tužnih dana, kojima obiluje knjiga kroz 15 sastava-

ka. Ne može se doduše reći, da je Rauchwetter bio neka sretna zvijezda u sastavu naših zrakoplovaca, jer gotovo uvijek kad je on letio s Hrvatima događale su se neke neugodnosti. Rekli su mu čak i ovo: Wenn du fliegst, ist immer was los. Du bringst das Pech.

Naklada Europa, koja je izdala to djelo, dala je izgledu knjige razkošan oblik. Djelo će za kratko vrijeme izaći i na hrvatskom jeziku.

Gerhard Rauchwetter  
Kriegsbericht

## Hrvatski zrakoplovci u II. svjetskom ratu

Za tujca vojeval u krv je proleval, za hvalu su rekli mu, da je bedak. Optužuju nas, da smo se na krivoj strani borili i sa njemcima izgubili rat doživjeli bezprimjernu katastrofu i gotovo genocid. Istina Bog. Zrtve koje smo dali u II. svjetskom ratu bezprimjerne su, ali ostali smo vjerni tradiciji hrvatskog vojnika. Dokazali smo, da je Hrvat pravi vojnik i da stara pradjedovska slava nije tek bajka, nego da svaka naša generacija je u stanju dati ljude smione i hrabre borce-odvažne junake. Dokazali smo to cijelom svijetu a i naš protivnik je uvidio što znači u boju se ogledati sa Hrvatima, vojnicima i junacima. Zla kob i udes nas kroz stoljeća prati. Na bojnome polju nam se divio svijet. Hrvatski vojnik je spašavao države i dinastije, a za nagradu je vjek slijedila ona „crna nezahvalnost“. Nikola Šubić Zrinski, ban Jellačić, bezbroj primjera u povjesti pokazali su vrline i vrijednost hrvatskog vojnika. Za Trenkove pandure su se mnogi otimali. Napoleon je bio pun hvale za hrvatskog vojnika. Car Vilhelm je gledajući hrvatskog domobrana na francuskoj fronti rekao prema svojim generalima: da imadem 20 takovih hrvatskih divizija osvojio bi svijet. O vrijednosti hrvatskog vojnika a napose zrakoplovca neka govore povjesni dokumenti u obliku originalnih slika i priznanja vodećih njemačkih zapovjednika u II. svjetskom ratu, kao i relativno veliki broj odlikovanja kojima su odlikovani naši junaci zraka, a da ne govorimo o grobovima i mrtvima koji neminovno prate svaku borbu. 3500 bojnih ljetova hrvatske bombarderske zrakoplovne skupina na istočnome frontu i preko 350 oborenih sovjetskih zrakoplova po hrvatskim lovcima pilotima i oko 4000 borbenih ljetova od Krima do Volge su samo jedan dio borbene bilance. Mnogima čitajući slijedeću dokumentaciju otvoriti će se oči i duboko će se pokloniti pred sjenama poginulih hrvata-junaka. Primjerice: stožerni narednik Eduard Martinko je u 24 izvršena lijeta prema neprijatelju uspio oboriti 10 sovjetskih zrakoplova, satnik Mato DUKOVAC



od 255 lijetova na bojištu oborio 45 neprijatelja, satnik Cvitan GALIC od izvršenik 450 lijeta na Messerschmittu G oborio je 46 sovjetska zakoplova, Pukovnik vitez DJAL od 168 lijeta oborio je 24 ruska aviona, i td niže se ljestvica. Impozantna je cifra bačenih bombi na istočnom bojištu, uništenih vozila itd. Bojnik H. iz Djalove lovačke skupine potopio je na Volgi najveći sovjetski municijski brod. Generalfeldmaršal von RICHTHOFEN posvetio je fotografiju generalu Krenu sa posvetom: u znak priznanja izvanrednih djela vaših budnih letača i u znak drugarske povezanosti. Reichsmarschal Goring uputio je zapovjedniku Krenu brzogav slijedećeg sadržaja: „Javljen mi je tisući lijet hrvatske borbene skupine nad neprijateljem, koja djeluje na sjevernom dijelu istočnog bojišta. Izričem svoje podpuno priznanje pripadnicima skupine, hrabrim posadama i neumornom osoblju na zemlji. U vjernom bratstvu u oružju s njemačkim borbenim zrakoplovcima osobito su se istakli pri njihovim smjelo vodjenim napadajima na zajedničkog neprijatelja na istoku, a posebno u ogorčenoj obrani prošle zime. Njemačke zrakoplovne snage gledaju s ponosom na hrvatske zrakoplovce, koji stoje u njihovim redovima.“

L. F.

Modrim orlovima istočnog bojišta  
Daleko od našega mirnoga neba  
koje je sjajno i modro,  
po tuđem mračnom letjeti treba,  
držeć se hrabro i bodro.  
Dižite ponosno svoje glave,  
Zahvalam k nebu pogled svoj,  
što prenosite hrvatsku slavu,  
po svestranoj zemlji toj.  
Budite hrabri, budite mirni,  
Naše Vas misli posvuda prate,  
Ispunivši zavjet, skrušen i svet. —  
„O Bože daj da se živi vrata.“  
A sreća Vaša, bit će i naša,  
Ispunivši zavjet, skrušen i svet. —

Jadranka X



Njemačkoj polukila je ovih dana važna uloga priprema naše bombarske skupine



Krenu, Sloga - Hrvatski zrakoplovci



Krenu, Sloga - Hrvatski zrakoplovci

MILITÄRMUSIK DER KROATISCHEN LUFTWAFFE.  
GLASBA BOJNOG ZRAKOPLOVSTVA.  
HRVATSKA BOMBARDERSKA SKUPINE POLAZE PRISEGU.  
DIE KROATISCHE BOMBERGRUPPE LEISTET EID





## Hrvatski zrakoplovci — ljudi najvećeg povjerenja

Hrvatska lovačka skupina pod izvrstnom upravom general pukovnika Löhra

Ratna izvješća, te inozemno i domaće novinarstvo bili su redovito puni viesti o sjajnim uspjesima hrvatskih zrakoplovaca na Istočnom bojištu, gdje je Hrvat još jednom dokazao, da mu u žilama teče krv pravog ratnika i rasnog borca. U sudbinskim bitkama na Istočnom bojištu hrvatski su zrakoplovci djelima pokazali, da se ustaška Hrvatska nalazi na strani mladih europskih naroda i novog europskog poredka i da je za te ideje spremna pokazati svoje stoljetno junačstvo. Hrvatski su zrakoplovci održali svoje obećanje Poglavlniku i domovini i pokazali toliko junačstvo, da je zadivilo čitavi svijet. Osim duboke zahvalnosti i priznanja u Domovini, hrvatski su zrakoplovci dobili za svoja slavna djela i velika priznanja njemačkog vojničkog vodstva.

Medjutim, hrvatsko junačstvo, junačstvo hrvatskih zrakoplovaca, njihova bezprimjerna hrabrost, poštenje i oduševljenje za borbu nagrađeno je takvim priznanjem, kakvog nije dobilo ni jedno savezničko zrakoplovstvo u borbama na Istočnom bojištu.

Nedavno je došla viest, da je zapovjednik zrakoplovstva jednog diela Istočnog bojišta, generalpukovnik Lühr izabrao upravo hrvatske lovce kao zrakoplovnu skupinu svog najvećeg povjerenja. Podpukovnik Franjo Džal, zapovjednik ove naše lovačke skupine po povratku s dopusta bio je gost generala Löhra dva dana. U glavni generalov stan podpukovnika Džala dovezao je posebni zrakoplov i tom prilikom general je dao izraza svome zadovoljstvu s radom ove lovačke skupine.

Hrvatski su zrakoplovci do sada bili u sastavu njemačkih zrakoplovnih postrojbi i pod zapovjedništvom njihovih zapovjednika. Od sada su hrvatski zrakoplovci samostalna postrojba, pod izravnom upravom general-pukovnika Löhra, koji ima izključivo pravo raspolagati s njima. Tko imalo pozna svu strogoću i stegu njemačke vojske, taj će znati najbolje ocieniti koliko je povjerenje dano hrvatskim zrakoplovcima. Prvi je put, da njemačko vojničko vodstvo daje ovoliko povjerenje jednoj zrakoplovnoj skupini saveznika na Istočnom bojištu. Ovo je povjerenje samo odraz one velike sposobnosti hrvatskog vojnika, hrvatskog zrakoplovca, njegove hrabrosti i neustrašivosti, koju je ovako nagrađilo zapovjedništvo njemačke vojske, najhrabrije, najuredenije vojske svijeta.

Ali ne samo to. Hrvatskim su lovcima dani na upotrebu najsuvremeniji njemački lovački strojevi-Messerschmitt G., koji predstavljaju zadnju riječ njemačkog zrakoplovnog veleobrta. Ovo nam biva još jasnije, ako imamo na umu, da ovakve zrakoplovne strojeve nije do sada dobilo još ni jedno savezničko zrakoplovstvo na Istočnom bojištu.



Hrvatski je narod sa živim zanimanjem i oduševljenjem pratio junačka djela hrvatskih zrakoplovaca na bojnim poljanama dalekog Istočnog bojišta, pa će i ova viest biti oduševljeno primljena u čitavom hrvatskom narodu. Hrvatski je narod, a posebice hrvatsko zrakoplovstvo ponosno, što hrvatski sinovi na Istočnom bojištu predstavljaju izabranu vojsku, vojsku najvećeg povjerenja, vojsku kojoj se odaju najveća priznanja.

General Löhr izabrao je hrvatsku lovačku skupinu kao skupinu svoga povjerenja, kojoj će povjeravati posebne zadaće, teške zadaće, koje mogu izvesti samo ovako spremni, hrabri i povjerljivi zrakoplovci kao što su hrvatski.

Ovakva povjerenja i ovakve zadaće, koje se dodjeljuju sinovima Poglavnikove Hrvatske ulieva u naše duše najveće povjerenje, jer vidimo, da su naša iskrenost, naše poštenje i naša borba ne samo opaženi, nego i posebno nagrađeni već sada u ratno vrijeme. Hrvatski narod vjeruje, da će ova njegova borba, koja je priznata sada, biti još više nagrađena kad pobjeda bude na strani sila osi, dakle i naša pobjeda. Tada će hrvatski narod dobiti svoju punu zadovoljstvinu, postići će svoju punu veličinu, a za to će velikim dielom zahvaliti i hrabrim hrvatskim zrakoplovcima.

Junačstvo hrvatske vojske, a posebice hrvatskih zrakoplovaca, opaženo je i zabilježeno u čitavom svijetu, pa i ovom prilikom donosimo nekoliko priznanja inozemstva našim vojnicima.

Izješće Glavnog stana Vode Reicha javilo je 17. srpnja obavijest o borbama na južnom odsjeku istočnog bojišta, pa je istom prilikom spomenuta spremnost hrvatske vojske.

U savezu s gornjim izješćem vojni krugovi u Berlinu uzkracuju objašnjenja no upućuju u pogledu Hrvata na prijašnja izvješća, u kojima je objavljeno sudjelovanje hrvatskih zrakoplovaca, mornara i pješaka u borbama, u kojima su se Hrvati istakli kao vrijedni, spremni i hrabri vojnici i drugovi.

1942. Berlin, 15. VII. Njemačka se javnost sve više upoznava s vanrednim zrakoplovnim i ratnim vrlinama Hrvata. Tako, spominjući da su hrvatski zrakoplovci već premašili 1000 letova nad bojištem, ratni dopisnik promičbene satnije opisuje, da je sadašnji zapovjednik hrvatskih zrakoplovaca na Istočnom bojištu za vrijeme rata s Jugoslavijom napustio srbske redove u Srbiji, protukao se kroz pravu zračnu odisejadu do glavnog grada Hrvatske. To su glavne značajke hrvatskih zrakoplovaca. Neograničena ljubav prema domovini, zrakoplovačke spretnosti i neustrašiva odvažnost, koja ne poznaje granice junačstva.

Zapovjednik jedne bombaške skupine na Istočnom bojištu bojnik Nikola Mikec posjetio je prigodom dolazka naše skupine na novi odsjek bojišta zapovjednika njemačke bombaške pukovnije, kojoj je pridijeljena naša skupina. Zapovjednik njemačke bombaške pukovnije zaželio je tom prigodom dobrodošlicu hrvatskim zrakoplovcima izjavivši, kako mu je osobita čast i zado-

# GLAVNI STOŽER Hrvatskih Zrakoplovaca Die Vührungsstaffel der kroatien en Luftwaffe 1942.



GLAVNI STOŽER.



GLAVNI STOŽER Hrvatskih ZRAČNIH SNAGA  
Die Führungseffiziere der kroatisc en Luftwaffe 1942.



**PUKOVNIK**

Adalbert Rogulja, pukovnik — zapovjednik Zračne luke Sarajevo



**PUKOVNIK**

Dragutin Rubčić, pukovnik — zapovjednik Zračne luke Banja Luka



**PUKOVNIK**

Ivan Dragičević, pukovnik — glavni stožer Zračnih snaga Hrvatske



**PUKOVNIK**

Genovac Vladimir, pukovnik — prvi zapovjednik jedne bombarske skupine



**PUKOVNIK**

Luka Lukšić, pukovnik — član glavnog stožera Zračnih snaga Hrvatske



**PUKOVNIK**

Đani Franjo, pukovnik — zapovjednik jedne lovačke skupine



**PUKOVNIK**

Arne Kirašić, pukovnik — zapovjednik Zračne luke Zagreb



**PUKOVNIK**

Nikola Obuljen, pukovnik — namjesnik zapovjednika hrvatskog zrakoplovstva



**PUKOVNIK**

Hinko Hubl, podpukovnik — zapovjednik tehničke službe Zračne luke Sarajeva



**PUKOVNIK**

Mikec Nikola, pukovnik — zapovjednik jedne bombarske skupine



**PUKOVNIK**

Kelo Boris, pukovnik — zapovjednik jedne bombarske skupine



**PUKOVNIK**

Pavle Čenčić, pukovnik — zapovjednik dojavnih postroja



**PUKOVNIK**

Mihovili Đorđić, pukovnik — glavni stožer Z. Z. S. H.



**PUKOVNIK**

I. pl. Dešković, podpukovnik — glavni stožer Z. Z. S. H.



GENERAL Vladimir KREN  
zapovjednik zračnih snaga. Kommandant der Luftwaffe.. 1948 von Engländern ausgeliefert an Tito, verurteilt und erschossen.



**PUKOVNIK**

Ing. Bogumil Došek, pukovnik — glavni stožer Zračnog ureda Z. Z. S. H.



**PUKOVNIK**

Ing. Rudolf Flizir, podpukovnik — glavni stožer Zračnog ureda Z. Z. S. H.



**PUKOVNIK**

Gulinović Mato, pukovnik — zapovjednik jedne lovačke skupine



**PUKOVNIK**

Ferencina Vladimír, pukovnik — zapovjednik jednog lovačkog jata



**PUKOVNIK**

Kovačević Stanko, pukovnik — zapovjednik jednog bombarskog jata



**PUKOVNIK**

Eugen pl. Kurelec, podpukovnik — zapovjednik protuzrakoplovnog topništva

GLAVNI STOŽER.





GEN. V. HANSE    03. DOLANIKI    DR. BUDAK    GEN. GORAU    GEN. THOMAS

VELIKI UDIO HRVATSKIH ZRAKOPLOVACA  
U JUNAČKIM BORBAMA ZA ČIŠĆENJE  
IZTOČNOG DIJELA LIEPE NAŠE DOMOVINE

Najbolji zrakoplovni časnici određeni su za povjednike gorskog zbriga divizije. Doslo je do sukoba između maršala Kvaternika, generala Krena i zrakoplovnog izaslanika u Berlinu Dolanskoga, koji je protestirao da se najbolji od najboljih šalju kao pjesaci u borbu protiv partizana u Bosni. Rupčić je smatran virtuozom pilotske palice a Zlatko Sintić uz uz Rupčića velemaistorom lovačke akrobatike.

Prin urmare, pentru a realiza o evaluare corectă a impactului asupra mediului, este necesară o abordare multidisciplinară, care să țină seama de toate aspectele implicate în procesul de dezvoltare durabilă.

KROATISCHER SCHRIFTSTELLER UND GESANDTER IN BERLIN — DR. BUDAK  
GENERAL PAUL V. HAASE, KOMMANDANT VON BERLIN  
KROAT. LUFTWAFFENATTACHE IN BERLIN, DOLANSKI  
DR. MILE BUDAK, BEKANNTER KROAT. SCHRIFTSTELLER UND  
KROAT. GESANDTER IN BERLIN  
GEN. DER FLIEGER GOSRAU — GENERAL THOMAS  
GENERAL PAUL V. HAASE, ZAPOVJEDNIK BERLINA  
HRV. ZRAKOPLOVNI IZASLANIK U BERLINU, DOLANSKI  
DR. MILE BUDAK, HRV. KNJIZEVNIK I AMBASADOR U BERLINU  
GENERAL ZRAKOPLOVSTVA GOSRAU — GENERAL THOMAS.



odlikovanje podijeljeno još pred skoro pola godine, ali mu nije moglo biti predano, je je on kroz to vrijeme zamijenio Messerschmittov Me-109 „Gustav“ s Morane-Saulnier 406, i brani glavni grad svoje Domovine.

Prsa ovog junačkog Hercegovca sada resi odlikovanje, koje je on dobio kao prvi saveznički zrakoplovac na Istočnom bojištu, a koje se podijeljuje za 30 priznatih zračnih pobjeda (iza toga odmah slijedi za one koji su nabrojili više od 75 uspjeha vitežki red Zeljeznog križa). Tako i 34. godini svog života, a u 15 godin letenja, nakon 420 lietova protiv neprijatelja u dvie godine ratovanja na Iztoku, nosi Cvitan Galić, koji je u zračne snage svoje oslobođene Domovine ušao kao stožerni narednik a sada je zbog svojih osobitih vrlina nadporučnik, ova odlikovanja i znakove: na lijevoj strani prsiju zlatni bojištni znak kao priznanje za više od 110 lietova protiv neprijatelja, izpod nje veliku srebrnu kolajnu Poglavnika, željezni trolist četvrtog reda, njemački željezni križ prvog reda, te hrvatski pilotski znak. Na gornjem dielu lijevog rukava „Krim Schild“, t. j. znak borca na poluotoku Krimu, u zapečku željezni trolist trećeg reda s hrastovim grančicom i njemački željezni križ drugog reda a na desnoj strani prsiju izpod znaka hrvatske legije najsvježije priznanje — njemački križ u zlatu.

## Junaci

Ne prodje skoro dan, a da naše, ili inozemno novinstvo ne javi o kojem velikom uspjehu hrvatskih zrakoplovaca na istočnom ratištu.

Na 9. travnja, zapovjedništvo zračnih snaga Hrvatske dobilo je od hrvatskog zrakoplovnog izaslanika u Berlinu ovu brzojavku, u kojoj se javlja o uspjesima naših zrakoplovaca:

„Lovačka skupina Hrvatske legije, koja pod zapovjedništvom podpukovnika pilota lovca Džala sudjeluje u borbi protiv boljševika na južnom dijelu istočnog bojišta, oborila je u zračnoj borbi na dan 8. ožujka novih devet sovjetskih lovačkih zrakoplova tipa „Rata“. Od ovih zrakoplova oborili su nadporučnik Jergović jedan, nadzastavnik Galić četiri, stožerni narednik Martinašević dva, narednik Lasta dva sovjetska lovačka zrakoplova, bez vlastitih gubitaka.“

Time su hrvatski zrakoplovci na najbolji način čestitali svomu narodu i svom Poglavniku godišnjicu uzpostave Nezavisne Države Hrvatske. Zapovjedništvo zračnih snaga primilo je od zapovjednika lovačke skupine zračne legije na južnom odsjeku istočnog bojišta ovo izvješće:

Hrvatska lovačka skupina na istočnom bojištu srušila je samo u mjesecu ožujku 24 sovjetskih zrakoplova. Ove sovjetske zrakoplove srušili su: pod-

pukovnik Džal, nadporučnik Jergović i Vučima, zastavnik Galić, stožerni narednik Martinašević, narednici Miković i Lasta, te vodnik Pavić. Time je skupina postigla do početka mjeseca travnja o. g. svoju 31. zračnu pobjedu. Zapovjedajući general njemačke zračne flote general-pukovnik Lühr povodom ovih pobjeda poslao je lovačkoj skupini ovu brzojavku:

„Za pobjedonosno srušene zrakoplove u toku posljednjih dana izražavam svoju zahvalnost skupini i svoje puno priznanje.“

Naknadno su za ove i prijašnje zasluge od osoblja skupine odlikovani: Zeljeznim križem II. reda: Zastavnik Stjepan Galić, stožerni narednik Stjepan Martinašević i narednik Jure Lasta, željeznim križem II. reda stožerni narednik Vjekoslav Cvijanović i Franjo Kurtanjek, vodnik Martin Magić i razvodnici Aleksander Pavić i Mijo Kralj. — Zapovjedništvo zračnih snaga primilo je od našeg zrakoplovnog izaslanika iz Berlina obavijest, da je zapovjednik bombarderske skupine bojnik Boris Kello odlikovan i željeznim križem I. reda, a posmrtno je odlikovan bojnik Vladimir Grahovac, također željeznim križem I. reda. Kao što je poznato bojnik Graovac, kao prvi zapovjednik ove hrvatske zrakoplovne skupine, osobito se odlikovao i pao junačkom smrću na Istočnom bojištu.

Tako i veliki inozemni listovi pišu o našim zrakoplovcima

Veliki njemački časopisi sa slikama u Berlinu, Beču, Hamburgu, Münchenu i drugdje donose na cijelim stranicama slike hrvatskih vojnika na istočnom ratištu. Snimke pokazuju naše vojnike u ratnim položajima, u kojima se, prema opisu ispod slike, hrvatski vojnici osobito odlikuju: u hodu, u borbama iz bliza, u bacanju granata, gadjanju topništva i t. d. Tako „Münchener Illustrierte Presse“ donosi slike hrvatskih koturaša. Koturaši skaču sa dvokolica i jure prema šumi da je očiste, a opis ispod slike kratko i jezgrovito kaže: „I opet su Sovjeti jedamput imali prilike iskušati borbenu snagu hrvatskih odjela.“ — „Wiener Illustrierte“ prikazuje hrvatske dobrovoljce na beskrajnoj ruskoj stepi pokrivenoj snijegom.

## Hrvati lete i bore se nad Rusijom . . .

Stvar je podpuno jasna. Ne dođu li boljševiči lovci danas, neće ih biti nikada.

Nije svaki dan ovako zgodno vrijeme za lovce. Modro nebo bez ijednog oblaka, a zemlja je pokrivena snijegom, tako da se na suncu ne može ni gledati u nju. Upravo takvog dana treba poći na let prema Moskvi. Hrvatski zrakoplovci znaju kako imaju tešku zadaću, ali se to na njima ni ne opaža.



Oni će izvršiti zapovijed. Šta više, oni su upravo neobično veseli, da će se i opet nešto posebnog dogoditi.

Nijesu se uzalud veselili. Nadporučnik B. sa svojim vitkim borbenim zrakoplovom leti tik uz svoga zapovjednika, satnika K., pa tako oba zrakoplova čine jednu cjelinu s dvostrukim brojem očiju strojnih pušaka i bombi. Izvidnici obih zrakoplova već vide određeni cilj: neko selo i šumicu na obali rijeke. Borba počinje. Obrambene bitnice pucaju. I ne loše! Samo u stranu, ali sasvim blizu. Vide se oblaci dima, a nekoliko sekundi kasnije, svih osam ljudi posade zna, zašto nijesu obrambene bitnice pogodile cilj. One su naime do sada označivale samo smjer četvorici lovačkih strojeva i to dvjema Ratama i dvojici J-17. Strijelci naših strojeva dočekuju ih vatrom i u snopovima ju šalju prema neprijatelju. Zašto oni ne pucaju, misle naši zrakoplovci. Ali, tanad već udara po njihovim strojevima. Tanki oblačići dima pokazuju put rijedkih upaljivih hitaca.

Koliko god izgleda čudno, svijetli trag upaljivog taneta umirujuće djeluje na borce u zraku. Čovjek ih dobro vidi, zna, da su njemu namijenjeni, pa jasno vidi hoće li ga tane pogoditi ili promašiti. Zato u ovim zračnim bojama ima nečeg viteškog — ljudi se sastaju, može se reći, s otvorenim oružjem. U ovom slučaju toga nema, jer sovjetski hitci ne ostavljaju svijetlih tragova.

Protiv nas samo su još 4 lovca — misli satnik K. — Lahko ćemo ih odbiti od sebe. Naši lete i dalje prema cilju, jedan uz drugog. Kad se pojaviše nad ciljem, opet počinje obrambena vatra, a tri su lovca još uvijek tu. Upravo u času, kad su pale prve bombe, osjetio je Do-17 nadporučnika B. udarac odozdo. Strijelac, narednik M. osjetio je također snažan udarac, od kojeg mu se učinilo, kao da su mu obje noge potisnute natrag. Pred sobom opazi zemlju, te se instinktivno uhvati rukama za nešto. Topovsko je tane istrglo komad poda pod njim i on lebdi u zraku i jasno vidi crvene zvijezde sovjetskih lovaca, oblake rasprsnutih granata i bombe. S najvećim naporom uhvatio se rukama za sjedalo i skupljajući noge nastojao spriječiti da mu vjetar ne izuje krznene cipele. Cim je izvidnik opazio, što se dogodilo, ostavio je svoje bombe i počeo pomagati drugu, kako bi se uvukao natrag u stroj.

Medutim, zapovjednikov je zrakoplov odbacio svoje bombe na cilj, a onda po običaju odletio u istom smjeru, da zatim u naglom okretu okrene prema kući. Poručnik S. iz istog odjela ima još bombi, pa ih treba brzo izbaciti, a onda okrenuti kući. Svoju je zalihu odbacio točno kako je zapovjedeno: na šumicu, a tek onda je okrenuo natrag. Za sve ovo vrijeme strijelac je pucao i izražnjavao spremišta naboja jedno za drugim. Mjesto trojice lovaca, koji su se nalazili oko njih, našlo ih se najedamput pet, onda osam i konačno petnaest. Na svih strana nailaze i bacaju se na plijen, a strijelac, već davno zaboravivši svoj iskidan pod, čvrsto se drži iznad praznine, puca i odbija lovce. Nadporuč-

nik B. upravlja teškim zrakoplovom i nastoji što prije doći u skupinu k svojim drugovima. Oko njega su lovci kao roj pčela. Jedan J-17 dolijeće s desne strane, odozdo, te pokušava napadaj na strijelca, ali se ovaj hrabro brani protiv topa i nekoliko teških strojnih pušaka. Narednik H. točno cilja na neprijateljski stroj. Dvadeset i pet — pedeset — sedamdeset i pet hitaca i J-17 odmiče. U plamenu i dimu stroj prozuji oštro ispod našeg zrakoplova i sve većom brzinom nestaje u dubini. Sve se ovo odvija i previše brzo, da bi se moglo sve točno vidjeti. Progonitelji se neprestano pojavljuju, sad naprijed, sad natrag, lijevo ili desno. Strojna puška okreće na sve strane, a tanad leti iz njezine cijevi . . .

Oštar, zvonki udarac potrese Do-17. Izvidnik osjeti na licu udarac, strijelac na nogama, a pilot na lijevom motoru. Motor radi sve slabije i još malo, pa će podpuno prestati. Lovci su još uvijek oko njih i ne misle ostaviti plijen. Poručnik B. briše krv s očiju i gleda, kako se pred njim podiže J-17, kako cilja na njihov Do i — puca . . . Nadporučnik B. naglo okreće, a ubojna se tanad gubi ispod stroja. Lovac okreće u looping i konačno nestaje.

## Cvitan Galic bori se neumorno U Me-109 dvaput oko Ekvatora

24. veljače 1944. nakon jednog sata lieta, vratio se u 11 sati i 55 minuta nadporučnik Dukovac sa svog 250. lieta nad bojištem, te time stupio u red najdjelatnijih i najuspješnijih hrvatskih pilota-lovaca na Istočnom bojištu.

Što znači 250 lietova nad bojištem? To je pitanje na koje se teško odgovara. No dosta je, kad se samo kaže da 250 lietova nad bojištem znači isto toliko puta biti sasvim blizu smrti ili pak 250 puta letjeti u neizvjesnost. Ako bi računali, da je svaki od tih lietova trajao prosječno 1 sat (ili svega 250 sati), a kroz to vrijeme uzmimo prosječnu brzinu 400 kilometara na sat, dobijemo 100.000 kilometara, što je ravno dva i pol puta oko Zemljine kugle.

No taj liepi uspjeh nije ostao nezapažen među iztaknutim zrakoplovcima njemačkog zrakoplovstva. Mladi nadporučnik primio je mnogo čestitaka, među ostalima od zapovjednika zrakoplovstva za Krim podpukovnika Bauera, pa njemačkog pilota-lovca, koji već ima preko 250 pobjeda u zraku, satnika Barkhorna i mnogih drugih.

Dan kasnije uspjelo mu je — na imendan! — uveličati svoj uspjeh okrunivši ga sa daljnje dvie priznate zračne pobjede, te danas stoji sa svojih 36 pobjeda na drugom mjestu najboljih hrvatskih pilota-lovaca, iza nadporučnika



Galića. No vjerujući u njegovu hrabrost, sposobnost i vojničku sreću, on će u najskorije vrijeme preći nadporučnika Galića, a možda će mu i uspjeti da kao prvi strani zrakoplovac na Istočnom bojištu dobije od Führera viteški red željeznog križa. To bi bio veliki uspjeh — i njega samoga, i cijelog hrvatskog bojnog zrakoplovstva.

Nadporučnik Dukovac je liep primjer suvremenog pilota-lovca, vojnika i pravog borca. Svoj uspjeh mnogo pripisuje svom ranijem športskom odgoju, koji mu je dao borbenost, izdržljivost i vitežtvo kao borcu. On i danas smatra svoje letenje skopčano s tisućama opasnosti, kojima je već toliko puta izbjegao. Više puta bio je u borbama, koje nisu bile ni malo ravnopravne. Tako je jednom zgodom sa svojim pratiocem stupio u borbu sa 16 „Airacobra“. Po njegovom se pričanju vidi, da mu je to bila jedna od najtežih borbi, koje je vodio do danas, no zahvaljujući svojem znanju i lukavosti, uspio je jednu oboriti i uspješno se udaljiti od protivnika, da ga kroz par minuta ponovno napadne, oborivši još jednog protivnika i sretno se vratiti na svoje letilište. No bilo je među tih 250 lietova i takvih, gdje ogledati i pobijediti. U svojim 250 lietova na bojištu imao je oko 60 borbi, u kojima mu je uspjelo oboriti 46 protivnika. Njegovi će se uspjesi jednog dana predavati od koljena na koljeno hrvatskog naroda, kao uspjesi legendarnog junaka, a njegovo će ime biti bezsmrtno u poviesti hrvatskog zrakoplovstva, kao što je u Njemačkoj Möldersovo ime bezsmrtno i nezaboravno. Isto tako mu je uspjelo, da je svoje drugove pilote, kojima je on zapovjednik, povede iz pobjede u pobjedu i iz slave u slavu. Danas, kad se govori samo o zračnom ratu, potrebno je da i šira javnost zna, da i mi Hrvati imamo svoga Möldersa i Gallanda u osobama nadporučnika Dukovca i Galića. No isto tako naša zrakoplovna mladež ima živ putokaz života jednog zrakoplovca u njima. Naše hrvatsko zrakoplovstvo mora biti ponosno, što ima u svojim prvim redovima junake zraka, kao što je nadporučnik Dukovac.

PK — Nadporučnik Cvitan Galić zavrijedio je, da mu ipak jednom bude udobno. Prošli su naporni tjedni i mjesec. Dani puni ljute žege i krute studeni u kojima se doista radilo o onom posljednjem. Sada boravi lovac Majkopa, Tereka i Kubana u krugu ob telji, da se odmori i da crpi nove snage.

S ulice zvuči ritam vojničke koračnice. U uzornom redu prolazi odjel hrvatskog piešačtva. Oružana snaga slobodne Hrvatske sprema se da suzbija bande svim sredstvima sile, koja joj stoje na raspolaganju. Tako je ovaj dopust s ratišta tako reći i dopust na ratištu, što ga proživljava nadporučnik Galić.

Kao jedan od prvih stupio je 33-godišnji nadporučnik prilikom sloma bivše države u legiju dobrovoljnih hrvatskih letaca. Od toga vremena nosi njemačku častničku odoru zračnog oružja s kopčom hrvatskih legionara. Zel-



Zrakoplovni nadporučnik, pilot-lovac

## Cvitan Galić

poginuo je nepobijeden  
46 LUFTSIEGE

Zapovjednik bojnog zrakoplovstva jedan je od hrabrija 1944 — 1945 godine poginuo

Na dan 5. s. m. junakom je smrću nepobijeden poginuo u borbi s neprijateljskim zrakoplovima nadporučnik pilot-lovac Cvitan Galić, zapovjednik bojnog zračnog jata.

Nadporučnik Cvitan Galić koji su krasile najljepše vojničke vrijednosti, uporabi zračni borac, udarac i bratar, sjajan zastnik, bratar drug i valjan starijesina, tokom vremena je ruku udario 46 neprijateljskih zrakoplova, pa tako stekao ime našeg najboljeg pilota-lovca, bezsmrtnog imena, koje će vjerno blistati na našem hrvatskom nebu.

Nemogućnost gubitak ovog prvog među najboljim našim zrakoplovcima duboko je potresao naše gusto stisnute redove, ali njegov život i njena bezsmrtna djela ostaju putokaz našim pokoljenjima i budućim narastajima.

Svi su njegovi drugovi sažalim koljena pred junakom lištem i velikom smrečom našeg dragog GALICA, pred smrću koju je našim uporno i slavu braneći svoj narod i dragu nam domovinu.

SLAVA ZRAKOPLOVNOM NADPORUČNIKU PILOTU-LOVCU CVITANU GALIĆU!



Među hrvatskim zrakoplovcima koji su u posljednjih godina dana pobili svoje protivnike na Njemačkom bojištu Hrvatsku našli su i Cvitan Galić. Između ovog grada na zapadnom kraju naše treće pomorstvo našli su nepobijedivog junaka zraka, našeg nadporučnika pilota-lovca ovog rata.

GRAB DE VI 1945, PRISIDAN  
"DAS GRAB DES HELDEN V. 1945 UMGECKERT"

Posmrtno odlikovanje nadporučnika Cvitana Galića zlatnom kolajnom Poglavnika za hrabrost s pravom na naslov viteza

Pri zaključku lista dopunjavamo, da je Poglavnikom izdvojen zrakoplovni nadporučnik Cvitan Galić posmrtno odlikovan zlatnom kolajnom Poglavnika Ante Pavelića za hrabrost s pravom na naslov viteza. Prije nje ga je isti kolajnom odlikovao prvi hrvatski narodni junak.

Njemački križ u zlatu za nadporučnika Matu Dukovca

Zrakoplovni nadporučnik Matu Dukovac, zapovjednik bojnog jata bezsmrtnih lovaca na Istočnom bojištu, najbolji je među našim zrakoplovcima koji su zlatu, što je odlikovanje, koje je od Hrvatske do sada dobilo samo zrakoplovni nadporučnik ovog rata Cvitan Galić. Ovim se na taj način potvrđuje, da je i Matu nadporučnik Dukovac u smislu našeg prethodnog.

Napadaj angloameričkih lovaca na zrakoplov s oznakom Crv. Križa

Na dan 22. svibnja prošlog su mjeseca (1945) angloamerički lovci bezsmrtnih lovaca na Istočnom bojištu, najbolji je među našim zrakoplovcima koji su zlatu, što je odlikovanje, koje je od Hrvatske do sada dobilo samo zrakoplovni nadporučnik ovog rata Cvitan Galić. Ovim se na taj način potvrđuje, da je i Matu nadporučnik Dukovac u smislu našeg prethodnog.

HAUPTMANN CVITAN GALIC HATTE 46 ANERKANNTEN ABSCHÜSSE IN RUSSLAND. SATNIK CVITAN GALIC — 46 PRIZNATIH OBORENIH SOVJETSKIH ZRAKOPLOVA.



## SLAVE HRVATSKE LEGIJE



Nadporučnik Zuta, 33. i 34. obaranje



Novi vadi bio strano: vojnikovi grob pr-  
voj hrvatskog pilota-lovača zaručio na  
Kubanu.



Nadporučnik, prvo lovacko skopilo na  
Kubanu, Galić. On je najbrži od svojih pi-  
lotima protivnik hrvatske loze, a mladom  
nadporučniku hrvatskom zrakoplovstvu priboriti  
junačkim djelima, svojom i svojom pilotu,  
velika plemenitost i sadu naroda i nepri-  
jatelju neprijatelju.

FELDWEBEL JELACIC, 16 SIEGE — 16 POBJEDA.

GROB JUNAKA LOVCA U UKRAINI.

GRAB EINES KROAT. HELDEN AM KUBAN.

DER FELD OBERST DJAL, 1945 IN BELGRAD VERURTEILT UND HINGERICHTET.

VITEZ PUKOVNIK DJAL, 1945 U BEOGRADU OSUDJEN I STRIJELJAN.

jezni križ I. i II. reda, zlatna vrpca za lietove na boljištu i hrvatski trolist su vanjski znakovi njegovih junačkih djela.

Veoma teško mogao je mladi častnik podneti vrijeme potrebnog priučavanja na Messerschmitt Me-109 u Reichu. Gonilo ga je nešto, da se izkaže.

U studenom 1941. došlo je dotle, da je iz jedne skupine neprijateljskih lovaca Hrvat Galić oborio prvi zrakoplov, koji se zapaljen razbio na tlu. Zibajući se zujio je Me-109 s crveno-bielo-crvenim hrvatskim grbom nad letilištem. To je bio početak.

Zuta trojka postala je uskoro poznata u prostoru Sevastopolja, na Donu, u Kavkazu, kod Majkopa i Tuapse.

Zuta trojka nadporučnika Galića leti prema sovjetskim zrakoplovima. Snažna paljba, zastava od dima! Prvi toga dana ruši se okomito prema dolje. Nešto kasnije gori drugi, a treći sovjetski zrakoplov je razkomadan punim pogodkom u spremnik. Iznad i izpod, Galića šalju drugovi daljnje neprijateljske zrakoplove u dubinu . . .

Ljeto 1943. na Kubanu . . . Satovi mirovanja, dok ubadaju milijarde mušica, postaju mučni. S močvara puše grozničavo vrući vjetar. Onamo nad letilištem bruji bilka tvoriva. Bezkonačne dobavne kolone omotavaju se u nečisto žuti veo. Napried, u postavima, trza se pod eksplozijom željeza izmučena zemlja. Poput kostura vire razcjepkana stabla nekoliko drveća prema blijedo modrom nebu, u koji se upiru pogledi tisuća pari očiju naših grenadira prateći sudar vlastitih i sovjetskih zračnih jedinica. Još prije vatre obranbenih linija zaustavlja se navala neprijateljskih bombaša. Opet su se letaći hrvatske legije suprotstavili neprijatelju. Nadporučnik Galić, čije je 33. i 34. obaranje bilo posebno spomenuto u njemačkom ratnom izvješću, oborio je upravo jednu veliku „Ratu“, kad je na svom motoru osjetio snažan udarac. Tamni dim izvire iz hladionika. On nastoji da se spuštajući dodje kući, ali mu ne uspijeva. Između vlastitih i neprijateljskih linija treba negdje izaći. Bez obrane glavinja hrabri naš pilot lovac svom snagom prema vlastitim postavima. Neposredno prije njih on se spušta na tlo. Sovjeti pale iz svojih žicom ograđenih bunkera salvu za salvom na bjegunca. Ali ga njemački grenadiri dovuku iz „ničije zemlje“ u svoj grad. Spašen je! Oni su promatrali njegovu zračnu borbu i vidjeli, kako je sovjetski zrakoplov pao u močvaru. Po tvrdom izgovoru nadporučnika vide, da je to Hrvat. I kada su ga pitali, da li poznaje poznatog Galića, nasmije se spašeni i veli: „To sam ja sam!“ Oni su ponosni na njegova djela, u pik asa hrvatskih lovaca, oni, njemački grenadiri s Kubana.

38 protivnika je nadporučnik Galić do danas oborio i ovjenčao zastavu legionara novom slavom. Pobjede Galića svjedoče o visokim vojničkim vrlinama hrvatskoga naroda, koji će se na strani Njemačke boriti do pobjede.

Ratni izvjestitelj Wilhelm Krug



## **„Efendija“ na istocnom bojištu** (Od njemačkog ratnog dopisnika Rauchwettera)

P. K., u siječnju 1942.

Zapovjednik jednog njemačkog odjela bojnih zrakoplova nije sigurno nikada ni u snu pomislio, da će imati kada i kojega muslimana pod svojim zapovjedništvom. Ipak se tako dogodilo. Od nekog vremena lete u našem sastavu i zrakoplovci hrvatske legije, dobrovoljci u njemačkoj uniformi, sa „U“ znakom njihovog Uskaškog pokreta na grudima. Među njima su sinovi ponosnih bosanskih brdana, koji još i danas ispovijedaju islam. Oni su se dobrovoljno prijavili za rat na Istoku i tako došli u našu zajednicu. Jedan se među njima posebno ističe i o njemu bih nešto pripovijedao.

Poručnik Asim efendija Nožić jedan je od najstarijih zrakoplovaca svoje domovine. Mnogo je godina služio kao zrakoplovni dočasnik i učitelj letenja. Malo ne svi njegovi drugovi, koji sada s njime zajedno lete, bili su prije kraćeg ili duljeg vremena njegovim dacima. U domovini ga zovu „Orao“, a to je nadimak koji mu ne pristaje kao zrakoplovcu, nego ga i inače dobro označuje. Plav je i sa plavim očima i orlovskim nosom, koji tako dobro pristaje njegovome imenu, te izgleda zapravo posvema srednjoeuropski. U početku, kako je sam po sebi skroman, nije među svojim drugovima nikako upao u oči.

Kada je prvi puta u našoj prisutnosti uzeo svoj čilim za klanjanje okrenuvši se prema jugoistoku, obavio svoju molitvu, svi smo ga gledali začuđenim očima. Međutim, kasnije smo se naučili na to, te ga jednako tako dobro razumijemo kao i sve druge naše hrvatske drugove. Njihov često vrlo slabi njemački, a naše malone potpuno nepoznavanje hrvatskog, ništa nam kod toga ne smeta. Tako smo se već zajedno uživali, da svaki razumije barem toliko, što je onaj drugi htio reći, pa i onda, ako slučajno nema u blizini ni jednog od Hrvata koji govori njemački, nam bude tumačem. Poručnik efendija pokazao je tek u samoj borbi kako je odličan zrakoplovac i valjan momak. Kad mu je jednom loše vrijeme smetalo da određenom prostoru nađe cilj, gdje bi mogao baciti svoje bombe, odletio je jednostavno prema Moskvi. Tamo se nadao sigurnom uspjehu. U divljoj obrambenoj vatri, koja je sipala iz svih obrambenih topova golemoga grada „mirno se prosetao u visini od 2000 metara“, tražeći kako dobar cilj. Topnici su sovjetskih obrambenih bitnica sigurno žestoko psovali kako je onaj tamo gore posve nesmetano mogao odbaciti svoje bombe, natjerati pučanstvo u podrum i vratiti se kući, a mu se kod toga nije ništa dogodilo.

Dobro je, da izvidnik poručnika Nožić nije tako šutljiv kao vodja njegovoga zrakoplova, jer bi inače ova zgoda teško dopala u javnost. On sam ne bi toga sigurno spominjao.

U jednoj drugoj prilici nije sve prošlo tako jednostavno. Trebalo je u niskom letu napasti jedno utvrđeno sovjetsko selo. Jaka obrambena vatra i lovci otežavali su vanredno izvršenje zapovijedi. Objekt koji je trebalo napasti, bio je zaštićen zastorima vatre, a mnogo se je lovaca nalazilo u zraku, spremni da stupe u akciju svuda, kamo nije dopirala obrambena vatra.

Nije dakle bilo ni malo čudno, da najednom u zrakoplovu poručnika Nožić što puknulo. Lijevo je motor bio teško pogodjen i valjalo ga je iskopčati. Ali usprkos tome, poletio je poručnik Nožić, samo s jednim motorom prema cilju, gdje je odbacio u selo svoje bombe. Na povratku su ga još 15 minuta napadala tri sovjetska lovca. Treba zahvaliti jedino sigurnom gadanju njegove posade, da se u visini od 100 metara, a leteći s jednim motorom, mogao dovući kući. S nebrojeno pogodaka, od kojih su mnogi pogodili i samo pilotovo sjedište lijepo se spustio na našem bojnem uzletištu.

Kada je izašao iz stroja, nijesu se na njemu opažali ni uzrujanost ni nemir. Mirno i kao usput pogledao je štete na motoru, stavio cigaretu među svoje uske usnice, te samo kimnuo glavom i promrmeljao: „Kismet“ — sudeno je bilo.

Tako postade od bosanskog poručnika Asima efendije Nožić naš drug — efendija, a kad je bio odlikovan željeznim križem, svi smo se mi tomu jednako radovali kao i on.

**30. 3. 1942**

## **Odisejada pukovnika Džala**

Posljednja obavijest o uspjesima hrvatskih lovačkih zrakoplovaca seže do kraja srpnja, a po njoj su u 17 dana oborili 14 sovjetskih zrakoplova: 14. srpnja podpukovnik Džal jednog, dan kasnije bojnik Culinović dva i bojnik Ferencina jednog. 17. srpnja podpukovnik Džal, nadporučnik Bencetić i zastavnik Galić po jednog, 20. srpnja zastavnik Hellebrandt jednog, 22. srpnja zastavnik Galić i zastavnik Kauzlarić po jednog, 25. srpnja bojnik Culinović i bojnik Ferencina po jednog, 27. srpnja podpukovnik Džal i zastavnik Galić po jednog, a 31. srpnja nadporučnik Starc i zastavnik Galić po jednog. Broj pobjeda je tako prešao 100.

Jedan njemački ratni dopisnik opisuje u odužem članku život hrvatskih zrakoplovaca bombaške skupine, pa piše i ovo: „Oni lete i bore se, jer znadu iz povijesti, da se sloboda ne može dobiti, nego se mora izvojeovati. Oni nose njemačke odore, lete u njemačkim strojevima, bacaju njemačke bombe, ali su u borbi ipak Hrvati, i to punim srcem. Kada dodje zapovijed da liet i kada zapovjednik imenuje određene zrakoplovce s prezimenima na -ić, onda Hrvati



rado polaze na strojeve. Hrvati su veseo narod — oni se smješe, kada ulaze u stroj, ali zato ipak savršeno lete, s hladnim mirom bacaju bombe, a onda se odmah nasmiješe."

Posljednjih dana mjeseca srpnja hrvatsko je zrakoplovstvo skoro izgubilo jednog od svojih najiskusnijih boraca. Podpukovnik Džal, zapovjednik lovačke skupine na Istočnom bojištu, morao se — pogođen protuzrakoplovnim topom — prisilno spustiti u zalede boljševičkih postava. Evo, kako sam podpukovnik Džal opisuje taj svoj doživljaj:

"Rano u zoru 28. srpnja uzdigli smo se ja i bojnik Ferenčina na zadaću, koju smo imali izvesti u zaledju neprijateljskih postava. Skladna i moćna, buka naših „Gustla“ prekidala je tišinu srpanjskog jutra nad obroncima gordog Kavkaza, odjekujući u mojoj duši poput naše pjesme: „Kolika je Jahorina planina, siv je soko preletjeti ne može . . .“ Nenadana pojava šestorice boljševičkih lovaca, koji su izletjeli iz oblaka, trgne me iz časovitog snatrenja. Opazio ih je i moj drug, pa smo odmah prešli u napadaj. Protivnici su se doskora opet sakrili u oblake . . .

Tražeci ih u oblačnim prostorima spazim jednoga nizko kojih stotinjak metara iznad zemlje i neprijateljskih postava. Neprijateljske nas bitnice pozdraviše pravim vatrometom svojih ubojitih granata. Buka mogega „Gustla“ nije više sličila pjesmi u ovoj bakljadi ubojitih granata, nego kao da je u njem zavriskalo svih 650 konja: „Daj nam, Bože, vojevati . . .“, i ja sam svojeg „Gustla“ izvrnuo na nos u ponor, ravno na neprijatelja, da zametnem borbu s boljševičkim lovcem, koji je bio daleko izpod mene. Nakon kratkog vremena ovaj je „match“ izpao u moju korist, i ja sam nastavio vršenje svoje zadaće. Međutim spazim: moj „Gustl“ kao da drhće, trese se, a mene prska svojim znojem. Što mu je, da se nije umorio? U tom mi drug dojavljuje, da se iz mog motora dimi. Par časaka poslije toga moj je „Gustl“ klonuo. Shvatio sam stanje, u kojem se nalazim. Bilo je jezovito i bezizgledno: ravno u ruke neprijatelju. Koristeći visinu upravio sam svoj stroj bez rada motora dalje u zalede od neprijateljskih postava prema livadi, kraj koje sam vidio veliko polje suncokreta. Spustivši se, odmah sam izskočio iz zrakoplova i u trku, što su me noge nosile, bježao od njega prema polju suncokreta. Domogavši se toga polja, ukopao sam se na njegovu rubu, kako bih nogao promatrati progón neprijatelja.

Međutim je ratni, metež dolazio sve bliže. Gradanskih osoba nije bilo ni za liek. Na moje najveće začuđenje nije se ni otkud pojavljivao ni neprijateljski vojnik. Jasno sam mogao razabrati borbene djelatnosti, pa sam zaključivao da naši napreduju, a da se boljševici povlače. Prema tome sam očekivao, da će uzmičući neprijatelj biti doskora u mojoj blizini, ali sam se jedno obradovao, da ću se možda ipak brže riješiti ove grozne zbilje, u kojoj sam se nalazio. Ratni metež dolazio sve bliže i bliže . . .



KROATSKA BOSANSKI PUK

Postrojba u mimohodu. Lijevo je jedna istaknuta pješačka postrojba, a desno postrojbe domobrana. Onje stupaju uzdignuta čela — pred svojom Poglavitkom.



Poglavitka postrojba zrakoplovstva u Istočnom bojištu



Matko Dukovac pred čelom bojilaca

DEUTSCHES KREUZ IN GOLD  
HRV. DOMOBRANI I HRV. BOSANSKI PUK U MIMOIHODU  
KROAT. LANDWEHR U. KROAT. MUSLIM. REGIMENT DEFILIEREN





SPOMENIK VOJSKOVODJE BANA JELACICA  
DENKMAL DES KROAT. FELDHERRN  
GENERAL JELLACIC, WURDE 1945. BESEITIGT.



GENERAL DER INFANTERIE STANZER  
GENERAL STANZER, ZAPOVJEDNIK HRVATSKI  
PUŠADIJE.



ASIM NOŽIĆ  
JEFENDIJA

Oko 5 sati poslije podne opazim iz svog zakloništa, da boljševici uzmiču u liniji širokoj 2 km. Ta bi uzmakna crta trebala prijeći baš preko mene, kroz polje suncokreta, gdje sam se sakrio. Stegnem svoj samokres jače, odskočim i počnem krčiti pred sobom guste i snažne stabljike suncokreta, da izadem na drugu stranu širokog polja. Valjalo je prodirati brzo i bez oklijevanja, a već me je savladavao umor i žedja . . . No, nije smilo stati — ta oni će sad ovuda nastupati . . .!

Sav iznemogao, krčeći jake stabljike suncokreta, spazim na svoju radost čistinu obzorja. Promotrim položaj. Nalazio sam se pred poljem dosta visoke pšenice. Bez razmišljanja uskočim u žito, skinem sa sebe haljinac, košulju i kapu, pa se uspravim. Da, boljševici su odstupali i baš nadirali prema polju suncokreta. Bio sam sretan u svom novom položaju, sviestan iz kakve sam opasnosti umaknuo. Ali ipak opazim nekoliko boljševika uz polje pšenice. Brže legnem držeći čvrsto svoj samokres. Oni su protrčali nekoliko koraka nedaleko od mene. Kad se metež opet stišao, digao sam se i žurno uputio prema selu, koje se vidjelo iz ovog polja pšenice. Opazio sam, da su ga boljševici napustili.

Naišao sam na krave, koje su pasle na livadi iza ovog polja. U to čujem zvižduk. Okrenem se i apazim jednog boljševika dosta daleko, gdje me poziva mašući rukom. Ja sam se pravio kao da ne čujem, i zgrabio nekakvu granu te stao glumiti kao da sam pastir uz krave. Boljševik me prestao dozivati, pa kad sam vidio, da na mene više ne pazi, nastavio sam žurno put prema selu. U taj čas plane hitac njegove puške, a kugla prozuji kraj mene. Padnem na zemlju i tako ležeći četvrt sata opet požurim prema selu. Tek što sam se digao, osjetih opet zujanje kugli kraj glave. Uvidio sam, da sam meta jednih i drugih. Gol do pasa bio sam sumnjiv za jednu i za drugu stranu pa su svi na mene pucali. Niemci su smatrali, da sam boljševik, a boljševici, da sam uhoda ili bjegunac. Položaj očajan i lud . . .

Već se počeo spuštati mrak. Bio sam previše umoran i ravnodušan prema svemu, što će se dogoditi. Odlučim obući košulju, haljinac i kaput, pa što Bog dade i sreća junačka . . .

Nedaleko od mene bio je vrt, a u njema nekakva kućica. Došuljam se pužući do vrata, a zatim do kolibice. Gurnem lagano njezina vrata i na veliko iznenađenje spazim boljševika, kako s puškom cilja na one u selu. Iznenadio sam ga. Uperenim samokresom povičem: „Što radiš?“ (na ruskom jeziku). On se strese, skoči i pušku uperi ravno u mene. Međutim je hitac iz mog samokresa brzo dokrajčio ovaj spor. Pogledam kroz prozor, odkuda je pucao. Kolibica se nalazila tik uz rječicu, a selo na drugoj obali. Nakon kraćeg vremena spazim njemačke vojnike, kako oprezno napreduju prema rjeci. Dobacim, da sam njihov, a kako nisam imao na sebi ni častničkih ni ikakvih



drugih oznaka, oni su htjeli pucati. Ja se sklonim za zid sobe. Opet sam tako čekao i razmišljao, kako ću sad opet s ovima proći. Boljševici su sad iza mene, ali ovi su moji, koji me ne prepoznaju, preda mnom. U to se pojavi jedan njemački častnik. Doviknem mu, da sam njihov i pokažem crvenu cedulju „Ausweiss“. Nije vjerovao, pa kako bi i vjerovao, kad su sve do ovog časa iz ove kolibice letjeli hitci na njemačke vojnike. Stanemo dovikivanjem preko rieke pregovarati. Opišem mu sve, što se dogodilo, a kad je on bio prilično uvjeren da govorim istinu, klikne mi „Heil Hitler!“, na što ja odgovorim „Heil!“ On mi poslije toga dovikne da će postati po mene dva vojnika. Dostojno su bili kod mene, pa su me odpratili preko riječice i ja sam se opet našao na slobodi izmaknuvši bezizglednom položaju i očiglednom boljševičkom robstvu. Častnik mi je čestitao sav radostan saznajući da sam hrvatski zrakoplovac, te me okriepio dobrim gutljajem vina. Eto tako, hvaleći sunco-kretu, ja sam opet živ i zdrav.“

## U dva dana trinaest zračnih pobjeda

Hrvatski su zrakoplovci opet svratili na sebe pozornost svojom smionošću i svojim uspjesima. Jedan od najvećih podviga postignut je 9. i 10. srpnja, kada su hrvatski zrakoplovci — ma da ne tako mnogobrojni — oborili u dva dana 13 sovjetskih zrakoplova, tako da su to do sada uništili 4 ratna broda, a postigli 68 priznatih i 11 nepriznatih zračnih pobjeda. Tih su 13 pobjeda postigli: podpukovnik Franjo Džal 1, bojnik Mato Culinović 1, bojnik Vladimir Ferenčina 1, satnik Vlado Stipčić 2, nadporučnik Ljudevit Bencetić 2, nadporučnik Albin Starc 2, zastavnik Cvitan Galić 3 i stožerni narednik Veco Miković 1.

I sam vrhovni zapovjednik zračnog oružja Njemačke, maršal Reicha Hermann Göring našao se poslije toga ponukanim, da zapovjedniku hrvatske lovačke skupine na istočnom bojištu podpukovniku Franji Džalu pošalje ovu brzojavnu čestitku.

„Izviješćem sam, da se Vaša noćna skupina u zajedničkoj borbi protiv boljševičkog neprijatelja osobito iztakla, te izvojstila ponosan broj zračnih pobjeda.

Ovi podhvati hrabrih hrvatskih zrakoplovaca pod Vašim zapovjedništvom ispunjavaju me velikim zadovoljstvom.

Izrazujem Vama i svim pripadnicima skupine najbolje želje za daljnju vojničku sreću, moju zahvalnost i moje osobito priznanje.“

Mi opet imamo razloga ponositi se našim zrakoplovcima.

## U 4 dana 21 pobjeda

Zadnjih se mjeseci naše pomladene lovačke snage bore na jednom dielu južnog odsjeka Istočnog bojišta, gdje se neprekidno vode ogorčene horbe s premoćnim neprijateljskim snagama. U velikoj obranbenoj bitci, koja se jednakom žestinom vodi na zemlji i u zraku, naši su lovci postigli sjajne zračne pobjede. Tako su samo u vremenu od 30. listopada do 2. studenog, dakle za četiri dana, oborili 21 neprijateljski zrakoplov. Neprijatelj priznaje, da je izgubio na ovom odsjeku, na kojem se bore naši lovci, u označenom razdoblju 40 strojeva. Iz toga se može zaključiti da je pokraj one dvadeset i jedne priznate pobjede naših lovaca, doista oboreno i više.

Ovi uspjesi u toliko su veći i značajniji, jer je većina naših pilota lovaca tek nedavno završila svoje školovanje i upućena na bojište.

U ovim borbama osobito su se iztakli nadporučnik Mato Dukovac, narednik Eduard Martinko i vodnik Dragutin Gazapi. Za ove uspjehe naše je lovce pohvalio zapovjednik zrakoplovstva njihovog odsjeka.

\*

Na južnom i najjužnijem dijelu Istočnog bojišta velike su borbe ujedinjene Europe protiv Sovjetskog saveza u punom zamahu. Poslije osvajanja Kerčkog poluotoka i sloma sovjetske navale jugoistočno od Harkova, sada se glavne borbe vode za tvrđavu i luku Sevastopolj na zapadnoj obali poluotoka Krima. Sa zemlje i iz zraka vrše savezničke snage trajne i uspješne napadaje na ovu drevnu, ali savremeno uređenu tvrđavu. Nijemci i Rumunji sa zemlje, a Nijemci i Hrvati iz zraka.

Tako su prema službenom izvješću naši lovci do konca mjeseca travnja izvojevali 36 priznatih zračnih pobjeda. Gotovo sve su ove pobjede izvojevali prilikom borbi za Kerč i Sevastopolj.

U ovaj broj nijesu uračunati novi uspjesi hrvatskih lovaca, u kojima je bojnik Culinović oborio dva sovjetska lovca, bojnik Ferenčina jednog, satnik Stipčić dva, nadporučnik Starc jednu „Ratu“, nadporučnik Veličić jednog bombaša, zastavnik Kauzlarić dva bombaša, zastavnik Galić jedan „Migg“ i stožerni narednik Milković dva „Migga“.

\*

Koliko visok osjećaj sigurnosti daju njemačkim bombašima pratnje naših pilota-lovaca, jasno svjedoči ovo pismo, što ga je zapovjednik zrakoplovstva na južnom odsjeku istočnog bojišta uputio zapovjedniku hrvatske lovačke skupine podpukovniku Džalu:

„Zao mi je što Vas moram otpustiti i što vaša skupina više ne ostaje pod mojim zapovjedništvom. Vama gospodine podpukovniče i cijeloj Vašoj skupini,



odajem najveću hvalu. Ja sam se radovao s Vama, kada sam vidio hrabrost Vaših letaca u napadajima na neprijatelja. Zadivio sam se njihovoj smjelosti u borbi kao i u požrtvornom radu Vašeg tehničkog osoblja u zrakoplovima, koji su se uvijek i na svaku moju zapovijed držali spremnim. Oni su ostavili u mom srcu uspomenu najboljeg osoblja za vrijeme mog zapovjedništva. Vrlo sam se obradovao, što sam dobio Vašu lovačku skupinu na svom odsjeku bojišta, gdje ste očitovali slavnu hrabrost hrvatskog naroda. Zalosnim sam očima gledao, kako odlazite od mene sa svojom hrabrom skupinom. Vama i svim drugovima želim svako dobro i mnogo sreće u vašoj daljnjoj borbi kao i mnogo pobjeda. Na koncu vam želim, da se svi vratite svojim kućama zdravi uvijek za Dom Spremni. Heil Hitler!"

Nijesu se proslavili samo hrvatski zrakoplovci. U jednom od posljednjih izvješća vrhovnog zapovjedništva njemačke oružane snage posebno je istaknuto, da se u borbama kod Harkova osobito istakla jedna hrvatska pukovnija. U povodu toga, dnevnik „Hrvatski narod“ je pisao:

„To je naša legija, koja se bori na istoku Europe pod zapovjedništvom pukovnika Markulj-a. Ta pohvala je posebne vrsti. U njoj se ističe, da se naša hrvatska pukovnija osobito odlikovala, dakle jedan posebni način pohvale, koji je vrlo rijedak, koji ne nalazimo često u ratnim izvješćima.

#### Inozemstvo o hrvatskim zrakoplovcima

Sposobnost i djela hrvatskih zrakoplovaca, koji su se pridružili izabranim zrakoplovcima Finske, Slovačke, Rumunjske i Španjolske, da u sastavu njemačke vojske pomognu zajedničku obranu Europe od boljševizma — nalaze vrlo često odjeka i u stranom novinstvu. Slava hrvatskih bombaških i lovačkih postrojbi na Istočnom bojištu obilno je prešla granice njihove Domovine.

Naklada njemačkih vojničkih listova dapače pocela izdavati časopis „Zrakoplovstvo Jugoistoka“ na hrvatskom jeziku. U prvom svibanjskom broju zrakoplovni general-feldmaršal von Richthofen upućuje ratnim drugovima hrvatskog zrakoplovstva ove riječi: „Zajednička oštra borba na Istoku povezala je vas i muževe mog zrakoplovstva u jedinstveno i veliko ratno drugarstvo. Mi o njemu ne govorimo, ali ga osjeća . . .

Prodor na Kavkaz donosi nam još veću slavu. Naskoro slavimo stotu pobjedu. Mnogo puta spominje nas njemačko dnevno ratno izvješće. Harkov, Sevastopol i Kavkaz bile su glavne točke naše teške i krvave borbe. Zapovjednik sam je oboren na neprijateljskom području, no zahvaljujući svojoj prirodnoj hrabrosti, uspijeva se kroz neprijateljske redove probiti do nas. Veseli smo.

Padaju popružnik Lasta i narednik Radić, no mi ih deseterostruko osvećujemo. Rat je, nema sentimentalnost! Već slavimo stotinu i petdesetu pobjedu. Cestikama nikad kraja. Generalfeldmaršal von Richthofen pohvaljuje nas preko dnevne zapovjedi, a Reichmaršal H. Göring, želi nam i nadalje mnogo vojničke sreće. Put slave nam je otvoren. Taj je put težak i krvav, no mi ga lako svladavamo, pošto nam pred očima uvijek lebdi sloboda naše mile Domovine, za koju se i borimo. Dobivamo odmor. Viest, da idemo u Domovinu, mnogo nas veseli. Svi se spremamo za put. Krenuli smo. Nakon dugog putovanja, s pjesnom i osmjehom, opaljeni suncem i prožeti krvavim borbama, stižemo u Domovinu. Stigli smo skromno, tiho, bez ikakvih parada. Nama to ne treba, — mi smo vojnici, borci. Susret sa našim milima bio je dirljiv. Poglavnik nam je preko svoga izaslanika podielio najviša hrvatska odlikovanja.

#### Junak iz Varazdina, Major Vladimir Graovac † 1. 12. 1941

Major (Bojnik) Graovac bio je od zapovjedništva hrvatskog zrakoplovstva određen da kao zapovjednik prve hrvatske bombarderske skupine sa svojim posadama podje na dvomotornim Dornierim 17 na istočno bojište. Jedinica je bila stacionirana ne srednjem odsjeku u Rusiji. Zapovjednik odsjeka general-feldmarschal RICHTHOFEN naredio je Graovacu da izvrši bombardiranje jednog važnog objekta uz moskovski istočni kolodvor. Graovac je poletio sa 3 mašine na izvršenje zadatka. Ja sam dobio od generalštaba obavjest, da je mašina majora Graovac nestala i da se sa posakom nije vratila u bazu. Lijevi pratioc Graovca bio je u poručnik Franjo Veličan i on se je sa posadom uspio sa teško oštećenim Do. 17 sav polomljen spustiti izmedju ruskih i njemačkih linija, gdje je pokupljen od njemačkih sanitetaca. Posjetivši teško ranjenog Veličana i posadu u lazaretu ispričao je slijedeće: uz mašinu zapovjednika Graovca ušli smo u tešku protuzrakoplovnu rusku vatru. Veličan je vidio kako se mašina Graovca u plamenu ruši a on je izgubio vlast nad svojim strojem. Krila i upravljači bijahu teško oštećeni, ali ipak je uspio kao nekim čudom mašinu dovesti nad njemački teritorij. Pošto je Graovac bio moj intimni prijatelj još iz mladosti zanimala me je sudbina Graovac i posade. Posjetio sam u Berlinu doyaena vojnih attachea švedskog pukovnika Julienu Dannfelta (poslije rata kao general švedski vojni attache u Moskvi). Zamolivši ga da na temelju mojih podatak kod kraljevske švedske vojne misije u Moskvi pokuša više saznati o slučaju Graovac. Dannfelt mi reče, da leti u Stockholm i da će putem kurirske pošte pokušati preko svojega kolega u Moskvi



nešto saznati. Prošlo je 6 mjeseci kada me je pozvao puk. Dannfelt na razgovor pokazavši mi pismo svojega švedskog kolege iz Moskve a koje je glasilo: Od ruske protuzrakoplovne odbrane sam saznao: na dan 1. 12. 1941 nadletile su 2 njemačke dvomotorne mašine označene šahovskom pločom (hrvatski grb) u samoubilačkoj nakani Moskvu sa tendencijom jedan odredjeni objekt bombardirati, ali su bile od ruskog topništva pogodjene i jedna mašina je u plamenu srušena. O slučaju Graovac: Pred odlazak bombaške skupine na čelu sa majorom Graovac primio sam str. pov. akt od Maršala Kvaternika, ministra vojske, koji me je opomenuo da smijenimo Graovca kao designiranog zapovjednika jer da je on Srbim a mjesto njega jednoga provjerenog Hrvata uključimo. Ja sam mojega prijatelja u povjerenju obavjestio. On je temperamentno reagirao riječima: Ja sam bolji Hrvat nego maršal Kvaternik. Ja sam Hrvat pravoslavne vjere i moje je pravo i moja dužnost da se za Hrvatsku borim i da dadem život. Ako mi ti učiniš takovu uvredu i ako me smijenite kao zapovjednika bombarske skupine, ja se javljam kao običan pilot u njemačko zrakoplovstvo i idem na istočno bojište. On je pošao i pao na polju časti.

1. 12. 1961

M. Dolanski, bivši zrakopl.  
attache u Berlinu

Posada majora Graovac: Satnik Anton Petre, stož. narednik Erga i narednik Rajić.

Posada nadporučnika Franje Veličana: Stož. narednik Karamatić, zastavnik Max Dominko, stož. narednik Šarinić.

## Ovjencani

Oni su tamo na dalekim bojistima dokazali, da su sinovi majke Hrvatske i potomci Svačića, Zrinjskih, Kvaternika . . .

Kad je Poglavnik primio čin poručnika zrakoplovstva izjavio je: „Ponosan sam, da mogu biti drug zrakoplovcima u koje polažem najveće nade . . .“

Hrvatski su zrakoplovci ispunili nade svoga Poglavnika, jer su sada i uvijek za Dom Spremni!

### Odlikovani zrakoplovci

Vodja Njemačkog Reicha, za junačko držanje u borbi na istočnom bojištu odlikovao je:

## REDOM ZELJEZNOG KRIZA I. STUPNJA:

ZRAKOPLOVNE SATNIKE: Gospodarić Franju, Kovačević Stanka;  
ZRAKOPLOVNE NADPRORUCNIKE: Pavelić Ivana, Nožić Asima, Boko Ivana, Katušić Ljudevita; ZRAKOPLOVNE PORUCNIKE: Jordanić Josipa, Jaugust Feodora, Kreitner Matu, Vreš Mirka, Pavlović Josipa, Mesić Ivana, Perović Marina; ZRAKOPLOVNOG ZASTAVNIKA: Benković Andjelka; ZRAKOPLOVNOG CINOVNICA KRUGOVALNICARA: Matijević Ivana; ZRAKOPLOVNE CASTNICKE NAMJESTNIKE: Babić Juru, Švenda Pavla, Loparić Matu, Rogić Matu, Simčić Franju; ZRAKOPLOVNE STOZERNE NAREDNIKE: Telar Josipa, Peršić Josipa, Batalo Julija, Stilinović Nikolu; ZRAKOPLOVNE NAREDNIKE: Falica Zvonka, Pavlović Nikolu, Ban Josipa, Hirci Eduarda, Švigir Zvonka; ZRAKOPLOVNE VODNIKE: Vrbano-  
vić Vilima i Corkalo Cedomira.

## REDOM ZELJEZNOG KRIZA II. STUPNJA:

ZRAKOPLOVNOG BOJNIKA: Kello Borisa; ZRAKOPLOVNOG STATNIKA: Španić Vladimira; ZRAKOPLOVNE PORUCNIKE: Vinković Djuru, Perović Marina; ZRAKOPLOVNE CASTNICKE NAMJESTNIKE: Rottere Bogomira, Babić Juru; ZRAKOPLOVNOG CINOVNICA KRUGOVALNICARA: Miklečić Mirka; ZRAKOPLOVNE STOZERNE NAREDNIKE: Antić Ivana, Hajduković Mihajla, Dominko Maksa; ZRAKOPLOVNE NAREDNIKE: Falica Zvonka, Karamatić Mihajla, Grgurić Aleksandra; ZRAKOPLOVNE VODNIKE: Korečić Franju, Lenardić Miroslava, Šinik Slavka i Pavić Antu.

## REDOM KRIZA ZA ZASLUGE U RATU II. STUPNJA S MACEVIMA:

ZRAKOPLOVNE SATNIK: Winkler Rudolfa; ZRAKOPLOVNE PORUCNIKE: Linić Vilima, Schneemann Kazimira; ZRAKOPLOVNOG CASTNICKOG NAMJESTNIKA: Bukovac Stjepana; ZRAKOPLOVNE NAREDNIKE: Pastuović Josipa, Korečić Mirka, Božičević Ivana; ZRAKOPLOVNE VODNIKE: Lešić Stanka, Pogorelić Antu; ZRAKOPLOVNE RAZVODNIKE: Kovačević Djuru, Hajdin Dragutina, Božičević Matu i Jurjević Šimu.

Zapovjednik: PUKOVNIK KREN

Dokazi ogromnih napora, koje ulaže naše zrakoplovstvo u izgradnju oslobođene Domovine jesu i odlikovanja, podijeljena mnogim našim pripadnicima za izvršena junačka djela. Pokraj mnogih drugih odlikovani su i ovi:







## U BOJ, U BOJ, MAČ IZ TOKA, BRAĆO!..

U ograđenju boja dva su najvažnija podjela: jedna je dragovoljna letica, i drugi, učenici iz letice, koji su sada izdani na bojištu. Prvi su letci, koji su izdani na bojištu, drugi su letci, koji su izdani na bojištu.

U ograđenju boja dva su najvažnija podjela: jedna je dragovoljna letica, i drugi, učenici iz letice, koji su sada izdani na bojištu. Prvi su letci, koji su izdani na bojištu, drugi su letci, koji su izdani na bojištu.



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu



T. Fikšer, pilot  
izdani na bojištu

## 1. 7. 1943 Galic je dobio takmaca

Finski zrakoplovni tjednik „Pilven Veikko“ posvećuje naslovnu stranicu svog broja od 14. travnja hrvatskom zrakoplovstvu, te donosi šest slika uz koje se nalazi kratki uvod, pun toplih riječi i priznanja našim zrakoplovcima.

Njemački zrakoplovni list „Der Adler“ objavljuje razgovor svog ratnog izvijestitelja s hrvatskim zrakoplovnim izaslanikom u Berlinu, pukovnikom Dolanskim, koji je prikazao djelatnost hrvatskih zrakoplovaca na Istočnom bojištu od početka sve do posljednjih dana.

### Najprije jedriličarstvo pa onda motorna pilotaža

Budući hrvatski letači ne izobražavaju se samo u domaćim pilotskim školama, nego i u Njemačkoj. Tako se i sada školuju naši zrakoplovci iz dočastničkih škola u Sarajevu—Rajlovcu i Petrovaradinu na letilištu u blizini jednog od najvećih gradova Ostmarka.

Prije nego su pošli na letačku izobrazbu na motornim zrakoplovima, svi su učenici još u domovini obvezatno morali proći jedriličarsku izobrazbu, te u dva mjeseca postići C-izpit uz nekoliko letova sa zrakoplovnim povlakom.

### 34 zračne pobjede nadporučnika Mate Dukovca

Naši lovci, koji se i dalje bore na najjužnijem dielu Istočnog bojišta, javljaju o svojim novim uspjesima. Broj zračnih pobjeda bliži se broju 300, a zapovjednik jata, nadporučnik. Mato Dukovac, nabrojio je 34 oborena neprijatelja. Tako on svega još za 4 pobjede zaostaje za nadporučnikom Cvitanom Galićem, našim do sada najuspješnijim pilotom-lovcem.

Hrvatski lovci na Iztoku bili su, jesu i ostat će ponos hrvatskog bojnog zrakoplovstva i hrvatskog naroda.

Ovako izvježbani, već pravi letači, razumljivo da su lakše primili pouke iz motornog letenja, te su već samostalno slietali nakon najviše 15 letova. „Laširanje“ nakon 15 letova na zrakoplovu s dvostrukom komandom, pa makar bio to i uzorni školski zrakoplov Bücker Bestmann, znači nekoliko puta ubrzanu i skraćenu izobrazbu, ali ujedno i dokaz vrijednosti i koristi jedriličarstva za motornu pilotažu.

Stožerni narednik Mihelčić pada na polju časti, u teškoj i krvavoj borbi, nakon velikih uspjeha. No Dukovac ga deseterostruko osvjećuje. Pukovnik Džal dieli dobro i zlo sa svojim drugovima. Čim su borbe teže, drugarstvo se sve više izpoljuje. Nadporučnik Dukovac i nadporučnik Galić, dva su najbolja među najboljima. Izdržali smo nekoliko teških dana ali izdržali smo. Jednoga



# U BOJ, U BOJ, MAČ IZ TOKA, BRAĆO!..

I ogorčenoj borbi dvaju svijetova padaju danonice dragocjene žrtve. I doprinosanju tih žrtava nije naša mlada država na zadnjem mjestu. Krvlju se zaljevaju temelji jedne bolje budućnosti, krvlju naših najboljih.

Duga puta pogodila je sudbina i redove zrakoplovaca. Tri mlada, vrlo uspješno započeta života, položena su na žrtvenik Domovine. — Gubitak je vrlo težak, ali su ti mladi ljudi svjesno prihvatili, spremni sve dati za svoj dom, pa su nam njihove žrtve jednako vrijedne bez obzira da li su dane pred protivnikom ili zločudu. Ti su junaci pali negdje u Sjevernoj, gdje su se spremali za borbu.



† Zvonimir Đurđević  
zrakopl. nadporučnik



† Isidor Kuhar  
zrakopl. narednik



† Miroslav Menić  
zrakopl. vodnik-dok.



† Ilija Katić  
zrakopl. nadporučnik



† Vlado Janković  
zrakopl. narednik



† Miro Križmar  
zrakopl. poručnik



† Ivan Mentić  
zrakopl. poručnik



† Vlado Vrbanić  
zrakopl. narednik



† Josip Petrović  
zrakopl. narednik



† Ivan Čolopović  
zrakopl. narednik



† Ivo Bakić  
zrakopl. nadporučnik



† Miroslav Vreć  
st. nar. pilot-lovac



† Radoš Stjepan  
nared. pilot-lovac



† Josip Jordanić  
zrakopl. nadporučnik



† Miro Vreć  
zrakopl. poručnik



† Anđelko Benković  
zrakopl. zastavnik



† Josip Ban  
zrakopl. vodnik



Naša vrstna letalica, gospoda Katarina Kulenović marljivo leti. Naše slike je prikazuju na sportskom zrakoplovu prije uzleta.



† Pavao Avenda  
zrakopl. namješnik



† Josip Telar  
zrakopl. namješnik



dana posjećuje nas na Kubanu general Kren, s generalfeldmaršalom von Richtofenom. On nam donosi pozdrave našeg Poglavnika, iz naše Domovine. Približujemo se broju od 200 pobjeda. Uživamo veliki ugled među Niemcima.

Opet dobivamo odmor, opet krećemo u Domovinu.

\*

Nakon odmora, ponovno se vraćamo na bojište. Pukovnik vitez Džal prima novu dužnost — zapovjednik cjelokupne hrvatske zrakoplovne legije. Negdje u zaledju istočnog bojišta oprašta se on od mladih drugova, koji idu nastaviti započetu borbu.

\*

Naša lovačka skupina na Istočnom bojištu i dalje skuplja pobjede i slavu. I dalje hrvatski zrakoplovci na njemačkim zrakoplovima Me-109 gone i ruše ne samo sovjetske uzorke bombaša i lovaca, nego i američke „Airacobre“ i englezke „Spitfire“, koje su Angloameričani poslali svom sovjetskom savezniku, da pomognu brojem i kakvoćom njegov zrakoplovni velecbrt osjetljivo pogoden uslied napadaja zrakoplovstva ujedinjene Europe.

Sada su poznati i potanji podatci o djelatnosti hrvatskih lovaca između 30. ožujka, kada su po prvi puta nakon zimskog odmora u domovini poletjeli nad bojištem, pa do 15. svibnja. U tih 46 dana izvršeno je ukupno 349 lietova nad neprijateljskim područjem, dakle oko 8 dnevno, a u tima je srušeno 29 neprijateljskih zrakoplova. Poručnik Galić, koji je završio lanjsko sudjelovanje s najećim brojem pobjeda (28) među hrvatskim zrakoplovcima, već je 1. travnja povećao svoj niz za jedan, a do kraja ovog razdoblja za još 5, tako da ih je ukupno nabrojio 34. Medjutim, on je u mladom letaču nadporučniku Dukovcu dobio velikog takmaca, jer je taj u 22 dana, od 15. travnja do 6. svibnja, onesposobio 13 neprijatelja, od toga samo na 5. svibnja tri u jednom danu, a još tri puta po dva u jednom danu. Tri u jednom danu srušio je još i narednik Bartulović, i to 6. svibnja, a uz ostale pobjede nabrojio je ukupno 7. Stožerni narednik Mihelčić zabilježio je 2 pobjede, a nadporučnik Bencetić jednu. Ukupni broj lietova prelazi 500.

I nakon 15. svibnja javljeno je opetovano o zračnim uspjesima hrvatskih zrakoplovaca. Domovina im je zahvalna, što tako predano sudjeluju u odluci o sretnijoj budućnosti hrvatskog naroda.



Pred ponovni — nakon dvomjesečnog odmora u Domovini — odlazak na Istočno bojište prišao je Poglavlak hrvatske pilotske legije iz skupine „Džal“.



Nadporučnik Miro Dukovac je uz poginulog nadporučnika Cvitana Galića jedini hrvatski zrakoplovac, kojemu je poslije njemački kril u zlatu — priznanje za bar 30 priznatih zračnih pobjeda.



Sadržaj: Ljudevit Bencetić jedan je od naših najuspješnijih pilota-lovača. — pred ulaz u zrakoplov, koji nosi znak hrvatske Legije, pilot lovačke skupine Džal, bio je milijunik Cvitana Galića.

DIE ERFOLGREICHSTEN KROAT. JAGDFLIEGER.  
OBERST DJAL (24 LUFTSIEGE) UND SEINE PILOTEN BEIM POGHLAVNIK  
HAUPTMANN DUROVAC (45 LUFTSIEGE).  
HAUPTMANN GALIC (46 LUFTSIEGE), MIT SEINEM LIEBLINGSHUND „TATJUN“.  
HAUPTMANN BENCETIC (26 LUFTSIEGE).  
PUKOVNIK FRANJO DJAL SA 24 POBJEDE.  
SATNIK GALIC — 46 POBJEDA.  
SATNIK DUROVAC — 45 POBJEDA.  
SATNIK BENCETIC — 26 POBJEDA.  
HAUPTMANN GALIC/HAUPTMANN DUROVAC — DEUTSCHE KRITZ IM GOLD.



## Kad Hrvati bombardiraju

Negdje na Istočnom bojištu.

Umorni i slomljeni od opetovanog letenja jedva smo pošteno usnuli, kad su nas na brzu ruku već za koji sat opet probudili. Valjalo se brzo obući i odvesti na uzletišta. Sve je još pospano i zlovoljno. Triesnimo se pomalo tek onda, kada nam na dogovoru pred letenje tumače položaj. Počinjemo razumijevati razlog tako rane uzbune. Tamo daleko na bojištu kod M., nalaze se naši u teškoj borbi protiv ruske nadmoći. Upravo su stigle vesti da Rusi u samu zoru spremaju napadaj tankovima. Svaki se čas očekuje da izbiju iz šume u kojoj su zaklonjeni i pregaze naše pješačke postava. Na nama je da našim pješacima pomognemo. Pomisao da su naši u neprilici, razbija nam pospanost i svladava umor. Za čas više nitko od nas ne osjeća ništa drugo do dužnosti, da udovolji dobivenoj zapoviedi. Kad sam ušao u stroj na svoj užas opažam, da mu je od sinočnjeg lieta slomljen brzinomjer. Kako ću bez njega letjeti? Nemam li njega ne mogu ocieniti brzinu, a to može, osobito kod spuštanja, svršiti i žalostno. Htio sam već izići, ali u tom mi padaju na pamet oni naši, koji nas tamo daleko u svojim podzemnim postavama već čitavu noć očekuju. Oni negdje broje minute kad ćemo se pojaviti na obzorju i sa strahom očekuju, ne će li možda ipak ruski napadaj doći prije nas. Ne uzletim li sada, tko zna koliko će naših vojnika samo zbog toga poginuti. Dogovorim se s izvidnikom, pa onda obojica zaključujemo: „Što Bog daće i sreća junačka“. Nakon toliko stotina lietova, možemo jednom pokušati i ovako.

Stroj nam se nekako teško podiže sa zemlje, kano da osjeća svu težinu ovih 1000 kg bombi, koje su na njega natovarili. Visoko gore u zraku javlja mi izvidnik, da su oko nas naši lovci. Ovo nas izpunjava pouzdanjem, a malo kasnije vidimo već u daljini ruske lovce kako se zalietavaju i očito nastoje presjeći nam put i odvratiti nas od cilja. Koliko smo se god digli visoko, osjećam po eksplozijama koje se tu i tamo javljaju izpod mene, da se već nalazimo nad bojištem. Izpod nas se množe bijele točke, to su hitci iz obranbenih bitnica. Oblačno je, pa se dolje samo na mahove vidi zemlja. U jednom takvom času vidim dolje kako gori nekakvo selo, a kraj njega je upravo u taj čas započelo protuobranbeno topništvo žestokom paljbom protiv nas. U isti su čas započeli i naši lovci živom poljbom i mi gledamo kako se hvataju u koštac sa sovjetskim lovcima. Pastaje vruće! Prema opažanjima izvidnika potrebno je svaki čas mienjati smjer, što prema dobivenim zapovjedima, a što prema položaju koji nastaje oko nas. Konačno smo ipak doprli do šume, našeg odredišta. Šuma se nalazi u sovjetskim rukama, a cesta kraj nje zajedno s ostacima sela na kojemu se još dime garišta, u našima. Iza ceste u onom niskom grmlju uz rub šume, koja se još jedva nazire u jutarn-

## Čestitke visokih njemačkih časnika našem zapovjedniku

FEI DMARSCHAL V. RICHTHOFEN DEKORIERT KROATISCHE JAGDFLIGER AN DER OSTFRONT

Našim visokim njemačkim častnicima koji su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost. Oni su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost. Oni su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost.

Našim visokim njemačkim častnicima koji su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost. Oni su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost. Oni su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost.

Našim visokim njemačkim častnicima koji su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost. Oni su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost. Oni su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost.



Zapovjednik rakoplovstva general Vlado Kralj sa ostalim visokim njemačkim častnicima. — Njemački rakoplovci general-feldmaršal von Richthofen



Čestitke visokim njemačkim častnicima, koji su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost. Oni su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost. Oni su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost.

Kao Richthofen, čiji je ime bilo poznato, tako je i našim visokim njemačkim častnicima, koji su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost. Oni su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost. Oni su nam dali ovakvu čestitku, želimo izraziti našu zahvalnost.



FEI DMARSCHAL V. RICHTHOFEN DEKORIERT  
KROATISCHE JAGDFLIGER AN DER OSTFRONT



joj magli, nalaze se sakriveni sovjetski tankovi. Najprije vidim samo tri, onda još dva, te konačno sve. Ima ih devet. Oni su se s kraja upravo počeli pomicati, a u isti je čas udvostručilo paljbu i rusko protuzrakoplovno topništvo, htijući svakako osujetiti naš napadaj. Postalo im je jasno: ako nas ne odvrata, tankovi su im razoreni, mjesto njihovih prijeći će naši u navalu. Kao po naručbi razdijelile su se u tom času izpod nas magle i naše su prve bombe počele padati. Gledam. Jedna je pala posred sovjetskoga velikoga tanka i odmah ga zapalila. Jedna je druga udarila desetak metara na stranu jednoga drugoga i prevalila ga kao kutiju šibica. Nervoza, koju sam sve do sada osjećao u živcima, nestaje u času i ja s punom prisebnošću rukujem s bacačima bombi. Spuštam se da osiguram cilj i pogadam sovjetski tank koji je upravo izpuzao iz svoga zaklona te se spremio, da preko ceste prodre u naše postave. Moja ga je bomba, koja je eksplodirala tik izpred njega, onemogućila samih 150 metara pred našom prvom linijom. Velika je opasnost, da bomba i med naše ne udari. Nakon okreta vratio sam se na isto mjesto, te drugom bombom uništio još jednog, koji je upravo sretno izmaknuo, bombi jednog od naših drugova, te naletio pod moju. Neki su već bili u plamenu, neki razvaljeni, a dva su okrenula i nastojala da se izvuku iz ovoga pakla. Po gibanju u našim redovima moglo se zaključiti, da je opasnost prošla. Sada je naših drugova, te naletio pod moju. Neki su već bili u plamenu, neki

Tek onda, kad sam već u naglom okretu ostavio bojište i uputio se punom brzinom prema uzletištu, pao mi je na pamet brzinomjer. Što sada? Katastrofa? Tko će misliti na to? Pouzdao sam se u sreću i nisam mislio na sebe, a sigurno to nije . . .

i. M.

## Nocni lijet nad Volgom

Negdje na istočnom bojištu, pod kraj rujna 1942.

Rano se smračilo, a iz nizkih oblaka, koje je stepski vjetar čitavog dana vijao nebom, prolila se kiša kao da se nebo prolomilo. Vjetar ju je zanosio o prozore naših nastambi tako da nam se činilo, kao da se valjaju slapovi preko njih. I zahladilo je; vrijeme je uobće bilo vrlo, vrlo neugodno. Bili smo sretni, da smo pod krovom, a za čudo nitko u razgovoru nije ni spomenuo što o letenju. Svatko je osjećao, koliko bi to bilo teško i neugodno u tako mračnoj, te kišom i vjetrom izpunjenoj noći.

Međutim, zvonca su ipak najavila uzbunu, kao da prolazimo kroz kakvo jezero, koji će nas prebaciti do uzletišta. Na brzinu smo još dospjeli izpitati kavu i zapaliti cigaretu, i već je samovoz jurio preko nečega, što bi se moglo

nazvati i cestom. Dan, dva prije vijali bi se još oko samovoza, oblaci crne i sitne prašine, a sada je tu šumjela voda i zapljuskivala na stranu, kao da prolazimo kroz kakovo jezero.

Tako je bilo i na samom uzletištu. Dok su pomoćnici pregledavali zrakoplove i tovarili u njih streljivo i bombe, naše su oči bile uprte na stol sa zemljovidima u zapovjednikovoj sobi.

Izvidnici su među otocima na Volgi opazili niz teglenica za prijevoz petroleja, koji su sovjeti prevozili pod zaštitom neugodne noći. Koliko se moglo opaziti, pratili su ih monitori. I teglenice, i monitore trebalo je napasti i uništiti.

Zadaća nije bila laka, a ovo nam je postalo još jasnije, kada smo uzletjeli u mrak i s nekom se nehотиčnom zebnjom zagledali u kišu, koja se potokom slijevala preko stakala kabine. Međutim, uskoro probijamo oblake, izlazimo iz kiše i počinjemo se nadati, da bi nad ciljem moglo biti i ljepše. I bilo je: vjetar je krenuo drugom strujom, a oblaci se stali kidati, kao da ih neka nevidljiva, ali snažna ruka trga i uklanja na stranu. Valjalo je raditi brzo, pa izkoristiti mogućnost skrivanja iza oblaka i tako uz smanjeni riziko postići što više.

Približavamo se cilju. Tamo dolje, duboko pod nama, umire neko garište blidim odsjevom crvenog žara, a tamo se prema Staljingradu jasno zapažaju odbljesci vatre s topovskih ždriela. S najvećom pažnjom proračunavamo na zemljovidu daljine, smatrajući dobitkom svaki čas, dok nas ne otkriju i ne gadjaju protuzrakoplovnim topovima. Na sreću se niti svjetlometi ne javljaju. Neprijatelj samo tu i tamo baci koji snop svjetla, te nam i nehotice posvietli, da se uzmožnemo bolje snaći.

Postali smo već presretni i nadali smo se — kako kažu — muke izvršiti zadaću, kada su se počeli oko nas javljati oni neugodni, dobro nam poznati, plamičci. Gadjaju nas. Oči samo da nam ne iskaču gledajući u mrak, iz kojega mogu svaki trenutak zaštekati na nas uperene strojnice sovjetskih lovaca. Razpoređujemo se, kako bi što bolje zaštitili naše bombaše i u času, kada je prva bomba uslijed eksplozije razsvietlila dubinu, započinje i divlji lov između nas i sovjetskih lovaca. Ne bi se moglo odrediti, koliko ih ima; jedan je, pogoden dobro ciljanom vatrom naše teške strojnice, upravo planuo. U silnoj je brzini svog naleta poput ognjenog biča presjekao mrak nedaleko nas, a onda se u obliku upaljene crte sunovratio u dubinu. Jedna je bomba završila djelatnost jedne protuzrakoplovne bitnice, koja je upravo neugodnom točnošću gadjala stalno u našu blizinu, a onda su već planule i naše razsvjetne rakete, nad samim ciljem napadaja.

Bravo! Sada su već i monitori prisiljeni izaći iz svojih zaklona i javiti se zapornom vatrom. Nebo se oko nas izpunilo usijanim gvoždem. Izgledalo je,



kao da smo upali u rep kakovog zagonetnog kometa, koji je i nas povukao sa sobom u svom vrtlogu. Šteta, što čovjek ne može u takvim časovima izpustiti kormilo ili strojnicu, pa se bezbrižno prepustiti promatranju strahovite veličajnosti, koja ga okružuje. Međutim i ovo traje samo trenutak, tek toliko da i opet obaspemo jednog sovjetskog lovca čitavim nanizkom naboja strojnice, pa da onda sretni, što smo izmakli njegovom uzvratu, osjetimo, kako smo uzdrhtali od uzbuđenja nad prizorom, koji se izpod nas pojavljuje. Uza svu buku oko nas, nismo mogli prečuti tri eksplozije dolje na rieti, a u isti su se čas podigla i tri ogromna plamena spram neba. Izgleda nam po plamenu, da je pogoden i jedan veći brod. Tko zna, koliko je tisuća litara benzina planulo u taj čas i počelo se razlijevati niz vodu goreći jasnim crvenim plamenom. Cini se, kao da se tamo dolje provalila do sada crna i neprozirna voda, a sve vatre pakla izviru iz nje i razlijevaju se površinom. Iz daljine još vidimo, kako se plamen proširio i na obalu, a žar nas je pratio još daleko, dok nas nisu sakrili oblaci u pozadini.

Hrvatska je skupina izpunila svoju zadaću. Volga nije više žila kucavica, nego groblje sovjetskog prometa.

Naša legia na istočnom bojištu po općem priznanju suboraca slovi kao izrazita udarna, prodorna skupina, koja je do sada uspjela i pod najtežim uvjetima pobjeđivati neprijatelja, tući ga i odbacivati probiti se kroz njegove položaje i usprkos najtežim prilikama tla.

Naša je legija odlikovana do sada razmjerno vrlo velikim brojem odlikovanja njemačkog željeznog križa I. i II. reda i drugim njemačkim odlikovanjima. Spominjanje u ratnom izvješću vrhovnog zapovjedništva smatra se najvećim i najvrijedijim odlikovanjem, osobito ako je dano u obliku, kako je dano u spomenutom izvješću.

To posljednje službeno isticanje vrlina naše dobrovoljačke legije primljeno je u hrvatskom narodu sa osobitom radošću. Tkogod dodje s istočnog bojišta — a dolaze mnogi od naših savezničkih vojnika — svatko ističe najbolje ratničke vrline naših dobrovoljaca. I naši junaci su sretni i zadovoljni s postupkom njemačkih i savezničkih vojnika i zapovjedništva. — Oni ističu izvanredno dobru prehranu, oni ističu prijateljstvo i drugarstvo savezničkih vojnika s njima, oni su sretni i presretni, da se mogu odužiti našem Poglavniku za sve ono, što je on dao svome narodu.

Ne prode gotovo nijedan dan, a da naše i strano novinstvo ne zabilježi uspjehe hrvatskih zrakoplovaca na Istočnom bojištu.

Upravo su ovih dana mnogi njemački („Völkischer Beobachter“, „Berliner Börsen-Zeitung“ i drugi) i talijanski („Giornale d'Italia“ i još neki) listovi, pa novine u Belgiji, Francuskoj i General Gouvernementu zabilježili i najljepšim

riječima pohvalili udio hrvatskih zrakoplovaca u borbi ujedinjene Europe na Istoku. U Beču su održane i zadušnice za pale hrvatske borce.

Razloga za pohvalu ima. Ima — bez pretjerivanja. Službeno izvješće njemačke oružane snage je 26. lipnja objavilo pedesetu pobjedu pripadnika lovačke skupine podpukovnika Džala, a 5. srpnja potapljanje jednog i teško oštećenje drugog borbenog čamca u vodama pred kavkaskom obalom Crnog mora. Zna se pak iz ranijih službenih izvješća o prilogu hrvatskog zrakoplovstva borbama na poluotocima Krimu i Kerču, a pogotovu u napadajima na protuzrakoplovnim topništvom snažno branjeni Sevastopoli.

Lovačka skupina podpukovnika Džala javila je u domovinu, da je pod kraj mjeseca lipnja izvršila tisući let, i to ne let radi vježbe, nego let sa zadaćama, teškim zadaćama. U tih 1000 letova bio je prosječno bar svaki dvadeseti okrunjen vidljivim, brojčanim uspjehom — obaranjem protivnika. Po tom izvješću, broj službeno priznatih pobjeda dosegao je 52, dok je njih 11 ostalo nepriznato, jer im nije prisustvovalo dovoljno svjedoka.

Hrvatski zrakoplovci na Istočnom bojištu postigli su u ogorčenim i ostrim zračnim borbama nove uspjehe. Tako je nadporučnik Bencetić srušio 23. lipnja jedan neprijateljski zrakoplov, a drugoga dana t. j. 24. lipnja još jedan neprijateljski stroj. Zastavnik Galić srušio je 23. lipnja jedan boljševički zrakoplov. Bojnik Ferencina srušio je jedan neprijateljski zrakoplov 27. lipnja, a bojnik Culinović 28. lipnja također jedan sovjetski zrakoplov.

Führer Velikog Njemačkog Reicha odlikovao je 18. lipnja Zeljeznim križem I. reda zrakoplovnog bojnika Matu Culinovića zbog izvanredne hrabrosti, koju je pokazao na bojištu u rušenju boljševičkih zrakoplova, u napadajima na sovjetske kolone i uzletišta kao i na boljševičke pomorske jedinice u Azovskom moru.

## Hrvatski zrakoplovci između 2 rata

Za vrijeme prvog svjetskog rata u austro-ugarskoj monarhiji bili su Hrvati dobro zastupljeni kako u avijaciji tako i u hidroavijaciji. Hrvat general Milan Uzelac počašćen je položajem zapovjednika austro-ugarskog zrakoplovstva o čemu možete čitati u posebnom članku. Nemamo točnih podataka, pa se ograničavamo na raspoložive podatke. Znatan broj Hrvata sudjelovalo je na frontu u Galiciji i pošto u početku još nije postojala strojica, kojom se je moglo gadjati kroz propeler naši su zrakoplovci pucali iz revolvera ili karabina na neprijatelja, čak je bilo slučajeva obaranja neprijatelja sudarom oštetivši njegov rep, dakle upravljajući udarom vlastitog krila. Na talijanskom bojištu već se raspolagalo sinhroniziranim strojcama, dakle gadjanjem kroz propeler. Na talijanskom bojištu srušio je poručnik Miroslav Navratil (kasnije hrvatski general i ministar vojni) 8 Engleza, a poručnik



Tomašić Hrvat iz Istre 3 Engleza i 3 Talijana. Bilo je više časnika i dočasnika koji su bili uspješni u borbi sa protivnikom. Srbi nisu imali u ratu vlastitu avijaciju nego je nekoliko pilota kraljetine Srbije bilo uključeno u francusku avijaciju. Kapetan Nikola Miletić poginuo je 1926. u Vinici kraj Varaždina sa sestričnom Marijana Dolanskog apotekaricom Oktavijom Mirković u prigodom slijetanja na livadu Dolanskoga u t. zv. Kristovo drvo. Oktavija se smatra prvom ženskom žrtvom u Hrvatskoj i Jugoslaviji; pokopana je u Vinici a kapetan Nikola Miletić prevezen je u svoju domovinu u Knjaževac u Srbiji. U kraljevskoj avijaciji bilo je zrakoplovstvo najprije uključeno u inženjerske jedinice i kasnije osamostaljeno. Hrvat general Milan Uzelac, kao sposoban pilot i organizator izvršio je uspješno povjesni zadatak i organizirao je jugosl. kraljevsko zrakoplovstvo, kao načelnik vazduhoplovnog odjeljenja ministarstva vojske i mornarice godine 1920. kada je primljen u jugosl. vojsku da organizira avijaciju. Međutim kao Hrvata i nepoćudnog „crno žutoga“ generala penzionirali su već u proljeće 1923. godine. Komandantom kraljevskog zrakoplovstva postao je general Stanojlović (zvan „Čiča“ koji nije bio zrakoplovac kao Uzelac, već je došao od pionira i t. zv. inženjerskih jedinica. Pošto je bio tu znatan broj Hrvata odličnih avijatičara primljeni su postepeno u jugoslav. kraljevsku avijaciju. Istakli su se tada kapetan Miroslav Navratil (kasnije hrv. general) kao zapovjednik pilotske škole u Novom Sadu i njegov zamjenik kapetan Ferdo Gradišnik Hrvat-Istrijanac, kapetan Niko Obuljen (kasnije hrvatski pukovnik, komandant pilotske škole u Mostaru). Kao odlične pilote moramo spomenuti pukovnika Teodora Uzelca, kapetana Njegovana, koji je poginuo u Pragu sa izvidjačem i komandantom 1. zrakoplovnog puka u Novom Sadu potpukovnikom Jugovićem. Kao vrsni piloti notirali su u kralj. avijaciji kapetan Kren (kasnije general i zapovjednik hrvatskog bojnog zrakoplovstva), pukovnik Mihovil Lukšić, kapetan Drago Rubčić (kasnije hrvatski general). Franjo Djal major, kasnije kao pukovnik zapovjednik hrvatske zrakoplovne legije na istočnom bojištu. Mato Culinović, major Vlado Ferencina, major Vlado Graovac, prvi zapovjednik hrv. bombarderske grupe, poginuo nad Moskvom. Kapetan Ivan Mrak u NDH pukovnik i zamjenik zapovjednika zračnih snaga Hrvatske. Svake godine na dan 2. XI održana su zrakoplovna takmičenja za kraljev pokal i tako je Hrvat kapetan Mrak dobio dvije godine uzastopce kraljev pokal i dva puta kraljev zlatni sat. U eri diskriminacije Hrvata zrakoplovaca postojali su svi izgledi da Ivo Mrak i treći puta osvoji kraljev pokal, koji bi pripao kao stalni trofej njegovom matičnom puku u Rajlovcu, a on kao pobjednik dobio bi po treći puta kraljev zlatni sat i isplaćeno 800.000 dinara u gotovom koju svotu bi podijelio sa svojim izvidjačem. To nije išlo u glavu srpskim vlastodržcima i prije utakmice u Rajlovcu u časničkoj menzi isprovocirali su kapetana Mraka pod utjecajem alkohola, koji je rekao: vi Srbi tako ćete bježati uskoro iz Hrvatske, da nećete moći ni kape pokupiti. Kapetan Mrak je bio odmah lišen čina i udaljen iz vojske i dakako ispao kao kandidat za natjecanje za kraljev pokal. Obzirom na njegove zasluge kao pilota nisu ga stavili pred vojni sud, nego su ga samo udaljili iz jugosl. avijacije. Za pojmove srpskih šovinista nemoguća je bila činjenica da bi Hrvat kapetan Mrak i treći puta mogao osvojiti kraljev pokal i zato su pribjegli prljavom triku — napiti ga i isprovocirati, te time spriječiti njegov uspjeh, koji nebi bio izostao, jer e Mrak bio izvan-

redan, rutinirani pilot, odvažan, koji je išao preko svih opasnosti i rizika. Pukovnik ing. Dorčić letio je kao pilot na Soči 1917. Crv šovinizma i tu je stalno bušio i hrvatske zrakoplovce stalno stavljao u podređeni položaj.

L. F.

Generala Krena kao kapetana su na majorskom ispitu dva put srušili, premda je bio ne samo odličan pilot, nego i vrlo inteligentan i sposoban časnik. Isti slučaj je zadesio u karijeri mnoge Hrvate u jugosl. avijaciji. Posljedica ovakove diskriminacije vis a vis Hrvata u jugosl. vojsci bila je razumljiva. Hrvatski časnici kao puk. Babić, Kren, Djal, Culinović i drugi udružili su se u jednu čvrstu organizaciju sa zadatkom rušenja kraljevine Jugoslavije i stvaranja samostalne Hrvatske države. Centrifugalna sila Hrvata kao u bivšoj avijaciji Jugoslavije tako u drugim redovima vojske rastočila je tako jugoslav. kraljevsku armiju, da nije čudo da se u prvom naletu Hitlerovih trupa za nekoliko dana raspala i nastala nezavisna Hrvatska država.

## Drugarstvo zrakoplovaca

Drugarstvo je pojam za svakoga vojnika. Nigdje nisu ljudi jače povezani kao u borbi gdje vlada načelo: svi za jednoga — jedan za sve. Časnik dočasnik i vojnik moraju biti braća i dijeliti sudbinu. Posebno kod nas zrakoplovaca je sudbina pilota lovca ili bombardera ovisna o savjesti pomoćnog osoblja tako zvana „crna mafija“. Ako je mehaničar savjestan i dobar drug pilot i posada sjeda sa velikim olakšanjem u avion i njihov uspjeh i pobjeda ovise o sposobnosti i savjesti „crne mafije“. Mi letači u zraku, kad naš motor dobro radi kažemo, da je to nama najljepša pjesma i ulazimo u borbu sa neprijateljem puni sigurnosti i povjerenja misleći pri tome na naše drugove na zemlji, koji su nam mašinu priredili kao da će sami poletjeti. Prohujali su dani teških i krvavih borbi. Ovaj će dan proći među nama, tiho i bez ceremonija a naše misli će lutati daleko u prošlost, do naših palih drugova, za koje nas vežu divne i nezaboravne uspomene zrakoplovnog drugarstva. Uspomene na braću u mucu i borbi. Posebno nikada nesmiemo zaboraviti na drugove koji su ne-sebično dali svoje mlade živote za domovinu. Klanjajmo se pred sjenama naših junaka kao pred našim idolima. Oni nikada nesmiju među nama nestati. Plamen sjećanja plamsati će u našim srcima dok je svijeta i vjeka. I generacije koje dolaze iza nas morau svoje junake vječno poštivati. Ta oni su pali za nas i našu lijepu domovinu. Zar nisu bili divni borci bojnik Vlado Graovac, satnik Petre, stož. narednik Erga narednik Rajić. Zar nisu bili sjajni borci i drugovi Miković, Radić, Galić, Mihelčić, Gazapi, Kranjc, Savi, Boko, Telar i drugi? Oni su za nas mnogo značili i zato ostaju neumrlji i vječni. To je zakon drugarstva. Riječima nemožemo opisati žalost za našim palim drugovima.

Uz naše pale drugove ostati će kao vječni primjer hrabrosti i junaštva pukovnik vitez Franjo Djal, satnik Katušić, bojnik Guma, satnik Mirošević, satnik Jordanić, poručnik Benković, poručnik Peršić i drugi nespomenuti na ovom mjestu.

1944.

Marijan Dolanski bivši zrakoplovni attache



Bilo je to za vrijeme bitaka kod Voronježa u ljetu 1942. Zedja i vrućina mučile su nas nemilosrdno. Već su satima trajale bitke protiv sovjetskih elitnih skupina, koje su se zagrižljivo branile. Tamo, s prieka, udarale su topovske salve bez prekida između nas, ugasnuvši ne malo mladih života. Mnogo je kilometara od rane zore prevaljeno jurišima. Već je prietila opasnost, da će navala u toj ubitačnoj vatri izpred sela koja su bila cilj tog dana, omlitaviti. U tom odsudnom času stigle su dvie hrvatske grenadirske sati radi pojačanja i s boka pospješile zaostalo napredovanje. Još iste večeri bio je naš cilj i bogati plijen u našim rukama!

Po prvi smo puta kod te prilike upoznali s njima, hrvatskim legionarima, i zadržali ih u dobroj uspomeni.

Kasnije, na Kubanu i na Krimu, letjele su bombaške, razaračke i lovačke skupine i kao pozdrav odsievao je s njihovih zrakoplova crveno-bielo-crveni grb. To su hrvatske skupine polazile protiv neprijatelja.

Lovci su se bacali na sovjetske skupine, njihovi topovi u krutim borbama skinuli su protivnike iz bistrih plavih visina neba. Zapaljeni su se zrakoplovi kao tamne zadimljene baklje zabijali u zemlju.

Ratni zrakoplovci bacali su snopove najtežih bomba — mnogo stotina tisuća tona, — a razarači kosili u nizkom letu po cestama dovoze neprijatelja.

Svuda su bili hrvatski zrakoplovci. Njihovo je geslo glasilo „Navala!“ Po danu i po noći, po ljetu i po zimi. Nabrojili su više dana borbe nego dana odmora. Bilo je dalekih ciljeva, do kojih su letovi trajali i po više sati. Trebalo je letjeti između zapornih vatri neprijatelja... često puta izravno u gotovu smrt! A lovci su se nalazili u borbi s navalnim jatima „Rata“ i štitili im povratak. A kada su stigli kući, mašući krilima nad uzletištem navijestili su jednu ili više pobjeda! Onom, koji se nije vratio, bio je njegov vlastiti zrakoplov — njegova raka!

Galić, Dukovac i Džal izpisali su sa svojim drugovima stranicu poviesti, zadajući protivniku poraz za porazom.

I tako su nam ta vjerna braća po oružju — vojnici s crveno-bielo-crvenim grbom — jamstvo za sva vremena, da će i u budućnosti braniti slobodu svoje mile domovine!

**Ratni izvjestitelj — J. W. Krug**

Prilikom petdesetog rodendana Reichsmaršala Hermanna Göringa uputio je Poglavlak kao svog osobnog izaslanika u Berlin na čestitanje Zapovjednika Zračnih Snaga generala Vladu Krena.

Na njegovu čestitku odgovorio mu je Reichsmaršal slijedećim riječima:

„Generale!

Vrlo sam razveseljen i ugodno iznenađen, što je Vaš Poglavlak mislio na mene, te je baš Vas odaslao čestitati mi.

Recite Njegovoj Ekscelenciji Poglavlaku, da mi srdačno zahvaljujem, i da ću se jednim pismom posebno osobno zahvaliti.

Generale!

Što se tiče hrvatskog zrakoplovstva mogu Vam reći, da su Vaši drugovi

hrvatski zrakoplovci na bojištu izvršili velika djela (ungeheures geleistet), da su se junački borili, što me vrlo zadovoljava, te izpunjava nadom, da će hrvatsko zrakoplovstvo biti izvrstno i da će u buduću još mnogo od sebe dati.

Možete računati sa svakom mojom pomoći.

Hvala Vam!“

## **Zivotopis Generala V. Krena**

Prvi zapovjednik zračnih snaga Nezavisne Države Hrvatske general VLADO KREN rođen je 8. prosinca 1903. godine u Davoru, kotar Nova Gradiška. Gimnaziju je pohađao u Požegi, a kadetsku školu u Kamenici i Marburgu. Nakon vojne akademije u Beogradu bio je najprije pješački, onda samovozni, pa zrakoplovni časnik. Kada je bio na službi kod glavne autokomande u Beogradu, došao je u sukob u političkoj raspravi sa srpskim časnicima, te kao opasan Hrvat najprije premješten u Macedoniju, onda stavljen pod pasku i pred sud, pa konačno i lišen čina. Ipak je zauzimanjem svojih zapovjednika kao izvrstan službenik vraćen u djelatni stališ, ali do prelaska u zrakoplovstvo zadržan u Macedoniji (ukupno pet godina). U rekordnom je vremenu svršio pilotsku školu, te je radi svojih izvanrednih sposobnosti kao pilot, organizator i zapovjednik jedinice, energičan, svestrano naobražen i ekspeditivan časnik, nekoliko puta službovao u Zagrebu.

Organizirao je Hrvate na službi u zrakoplovstvu, a u suradnji s časnicima drugih rodova vojske spremao akciju za intervenciju silom. Ponudio je suradnju u ovom smislu tadašnjem voditelju hrvatske politike u zemlji dru Mačeku, ali kada ju je ovaj odbio, surađivao je posilje toga podpuno u ustaškom smjeru s Vojskovodom vitezom Kvaternikom i njemačkom oružanom silom. Pred rat s bivšom Jugoslavijom, otišao je u Njemačku, a poslije povratka povjereno mu je zapovjedništvo zrakoplovstva.

## **Iz dnevnika nasih lovaca na Istocnom bojištu**

Negdje na jugu Istočnog bojišta.

21. listopada 1943.

Kažu nam neki da tek danas počinje djelovanje našeg lovačkog jata. Mnogo smo putovali i konačno se skupili na ovom uzletištu. Prije su nad ovim uzletištem grmili oni slavni iz Džalove skupine. Mi smo nasljednici. Valja nastaviti slavom naših predhodnika. Svi smo novi, i nekako neosjetljivo po-



mješani su među nas oni iz godine 1941., stari, prekaljeni borci. Od njih ćemo mnogotoga naučiti, jer smo za sada, još uvijek pod dojmom tečaja i škola, kroz koje smo prošli.

Smjestili smo se na brzinu, kako to već biva u ratu, a oni stari, koji su već okusili borbu, mirno šetaju smješkaju se i kadkada izpričaju po nešto — o napadajima na letilišta, i strahovitim borbama u zraku, tražeći u našim licima strah, i uzmicanje, od onog prvog poleta, kojeg smo ponijeli sobom iz škola.

Sutra ćemo krenuti. Dakle mi ipak ne ostajemo ovdje. Zapovjednik odredjuje, tko će primiti zrakoplove na novom uzletištu. Tamo negdje oko ponoći, stigla je nova zapovied. Odmah na put. Dižemo se. Krenuli smo i tako je započelo. Nešto oko tri sata u jutro, odletjelo je šest mehaničara s Ju-52 na uzletišta u B. Mi smo radi velike magle poletjeli nešto kasnije. Dižemo se i srdito gledamo na sve strane, kao da se želimo potući s cijelim svijetom. Tako je to u mladim ljudima. Okrećemo prema jugu. Približujemo se kao jastrijebi nad pučinu. Pjenjušavi valovi zelenkaste vode, prostiru se u bezkraj. To je, dakle, Crno more. Prvi ga puta vidimo. Prije smo prstima klizili po zemljovidima i zamišljali to more crno, kao što mu je i ime, a danas u prvu zoru susrećemo se s njim, sjedeći u najbržim zrakoplovima svijeta.

Letjeli smo nekoliko sati. Nismo stigli na uzletišta u B. nego na uzletišta S. Stigli smo prvu skupinu. Zasada ostajemo ovdje. Svi su piloti stigli. Nekoliko je lovaca već ovdje. Ostali će stići za koji dan.

### HRVATSKI ZRAKOPLOVČE!

Kao što se oro — soko  
Pod oblake diže bajne  
Kruži visoko, visoko,  
Kroz srebrene zrake sjajne.

Svemir Tvoja jest koljevka  
Kad god žarko sunce sije  
Domovini svoga sinka.  
Za nju tek Ti srce bije.

Tako i Ti leti — kruži  
Nek Tvoj ispuni se san.  
Hrvatima dokaz pruži  
Za sve — sve da si sposoban.

Za nu svoje ćeš život dati  
I letit ćeš domovinom,  
Njoj na branik hrlo stati.  
Tad ćeš biti pravim sinom.

Hrvatsko ćeš nebo braniti  
Svojom pticom Ti visoko  
Smrti gledat Ti u oči  
Hrabro kao oro — soko.

22. listopada 1943.

Danas pada kiša. Dosadno je na uzletištu, kada kiša pada. Ako letiš i nisi od onih, i nisi od onih koji samo popravljaju kvarove na zrakoplovima, onda čovjek u takve sive dane zaista ne zna, kuda će i što će. Sati sporo prolaze. Pjevucka se s rukama u džepu, gleda u daljinu i predaje se razmišljanju, koje raztužuje čovjeka. Vjetar je dosta jak. Nema letenja. Oko podneva smo dobili potrebne zgrade za smještaj. Kako smiešno izgledaju kreveti u toj buri. Tko će spavati u njima. Mi svakako ne ćemo imati vremena za san. Ali, ipak mi ih namještamo, radimo popravljamo, kao da smo došli u neki internat iz kojega ćemo izlaziti u određeno vrijeme s knjigama u ruci i idiličnim životom, kojega ćemo grizkati slatno svaki dan po malo. Bože dragi! Dobili smo cijelu jednu ulicu. To nije mala stvar. To je ulica hrvatskih lovaca, negdje na jugu Istočnog bojišta.

I ovaj drugi dan je tmuran. Zabavljamo se šetajući kroz sobe i — naravno — kroz naš ulicu.

24. listopada 1943.

Sunce! Hura! Danas će biti nešto! A ako ne bude, sunčat ćemo se. Nije baš najtoplije, ali u zavjetrini se podnosi ovo kasno vrijeme, koje miriši na zimu. Prije podne preletjela je „Vaja“ (Focke-Wulf Fw—54 „Weihe“) naše uzletišta. Netko više da e to zapovjednik, podpukovnik Džal. Strčali smo se, kako to već biva, kod iznenadnih novosti u krajevima, gdje nam je sve novo i sve nas zanima, što je povezano s Domovinom.

Niti danas nije bilo ratnih zadataka. Samo nekoliko krugova oko S. Poslije podne, oko pet sati, brzinom munje prelieću preko naših krovova ostali lovci lovci naše skupine. Vratili su se iz U., gdje su primili nove zrakoplove. Svi smo na letištu. Oni kruže strjelovitom brzinom, tako nizko, da bi nam pošli glave, ako bi stajali bas tamo, gdje jure, iznad zemlje jedan iza drugog, kao da love neke nevidljive lopove.

Nema nekih posebnih promjena. Među nama je bio podpukovnik Džal. Obećao je svima, da će doći za Božić i da će nam donieti darove. Odputovao je u prvom sumraku. Dugo ga ne ćemo vidjeti.

26. listopada 1943.

Prvi ratni zadatak. Prvi nakon napuštanja škole. Tu ćemo se proslaviti. valja nastaviti djela onih prvih junaka. Naš je zadatak izvidničke prirode. Zaštićujemo prugu između DŽ. i M. Trebali smo krenuti već oko četiri sata u jutro, ali radi magle smo odgodili letenje za dva sata kasnije. Letjeli smo nekih 40 minuta i vratili se, jer nismo mogli probiti maglu. Oko 8 sati uzlieću zapovjednik M. da zaštite prugu. Istočno od pruge dočekani su teškom zrakoplovnom vatrom. Kako su se samo probili?! Kasnije smo doznali, da su se bez pogodaka spustili u G. Poslije podne su još dvie „Rotte“ zaštićivale prugu, ali do borbe u zraku nije došlo. Ta gdje su ti neprijatelji? Drugi dan opet kiša i vjetar. Gusta se magla povlači preko uzletišta. Osjeća se neugodna hladnoć. Pod večer, primili smo naredbu da napuštamo ovo uzletišta i da odlazimo u B. nekih sedam kilometara sjevero-zapadno od K. Tu će biti vruće.



28. listopada 1943.

U našoj je ulici — prozvali smo je „Akrobatska ulica“ — vrlo živo. Samovozi kreću preko na uzletišta, da prevezu ljude, koji će opet s Ju-52 krenuti na novo odredište. To su naravno oni „Crni“, koji popravljaju naše strojeve:

Ako će sve to tako dalje teći, postat ćemo neranjivi, za nas će umor postati nešto nepoznato, uzeto na vječna vremena iz naših rječnika. Kiša nas je prikovala uz krevete. Odmaramo se misleći na ono, što je bilo i ono što će biti sutra. Razgovaramo vrlo malo. Postali smo ozbiljni i izmjenjujemo malo suvišnih riječi. Svi se piloti odmaraju samo dva stražare na letištu u bunkeru.

4. studeni 1943.

Još uvijek je oblačno. Ima tek nekoliko rupa na nebu. Nema sunca. Letjet će se. Zapovjednik Dukovac i vodnik B. prvi polieću u izvide prema prostoru J. Kod poluotoka Č. opažen je mali ribarski brod natovaren ratnim tvorivom. Dukovac se obara na brod, a vodnik ga u stopu prati. Obrana broda pogodila je vodnikov zrakoplov u krilo. Poslije 10 sati preuzeli su isti zadatak dva mlada vodnika. Pronašli su isti brodić i napadaju ga. Ništa posebno taj dan. Nitko se od neprijatelja ne pojavljuje na nebu. U 13,57 sati dvojica prate „Stuke“ u prostoru B., a zatim izvidnički zrakoplov Fw-189. Mi nazivamo taj zrakoplov „Dvorepić“, a neki opet „Špijun“. Oni su odletjeli prema K. u izvide. Vodnik Š. se radi guste magle spustio kod A. tik uz cestu. Magla postaje sve gušća. Od tamo gdje su se Sovjeti izkricali, čuje se sve jača topnička vatra. Pod večer su doletjeli sovjetski lovci i pripucali po našim domovima. Naše topništvo i strojnice priredile su im krasan doček. Lovci ne lete ravno, nego su u stanju vijugati nad glavama, ali ni to im nije pomoglo. Dobili su mnogo rupa.

6. studeni 1943.

## Pogibija junaka Cvitana Galica 5. IX. 1944

Naši slavom ovjenčani lovci opozvani su nakon 2 godine borbi i uspjeha na istočnom bojištu u domovinu, da brane hrvatsko nebo. Na istočnom bojištu borili su se na Messerschmittu Gustav 109, koji je bio gradjen o specijalnog lakog čelika. U domovini su našiiskusni i prekaljeni borci dobili na upotrebu Moorane. Početkom rata je Moorane bila najbolja francuska lovačka mašina i Göring je prodao hrv. zrakoplovstvu 30 novih Moorane koji su ležali u francuskoj na jednom aerodromu. Za razliku od Messerschmita bio e Moorane gradjen od magnezita, dakle od zapaljivog materijala, što je bio fatalno za Galica. Kritičnog dana Galić kao zapovjednik jednog lovačkog jata (eskadrile) na letištu Banja Luka. Dana je uzbuna i najavljeni američanski lovci Galić je htio u borbu. Ulazeći u svoj Moorane pale su zapaljive bombe, avion je počeo

gorjeti a jedan rafal neprijateljske strojnice presjekao je Cvitana na polovinu. Donji dio tijela bio je nagorio ali gornja polovina sa svim odlikovanjima ostala je gotovo netaknuta. 8. travnja izdao je zapovjednik zrakoplovstva dnevnu zapovjed: Na dan 5. o. mj. junačkom je smrću nepobjedjen u borbi sa neprijateljem poginuo satnik pilot — lovac, zapovjednik jednog lovačkog jata. — Satnik Cvitan Galić, kojega su resile najljepše vojničke vrline, uporan zračni borac, odvažan i hrabar, sjajan častnik, izvrstan drug i valjan starješina, tokom ovoga rata oborio 46 neprijateljska zrakoplova, pa tako stekao ime našega najboljega pilota — lovca, besmrtno ime, koje će blistati vječno na hrvatskom nebu. Nedoknadivi gubitak ovoga prvog medju najboljima našim zrakoplovcima doboko je potresao naše gusto zbijene redove, ali njegov život i njegova besmrtna dela ostau putokaz našem pokoljenju i budućim naraštajima. Svi mi njegovi drugovi sagibamo koljeno pred junačkim životom i velikom smrću našega dragog Galića. Slava zrakpl. satniku Cvitanu Galiću.

Posmrtni ostaci ovoga junaka počivaju na zagrebačkom Mirogoju, ali je mržnja i osveta natkrilila poštovanje i pietet prema jednom borcu-junaka i grob Cvitana Galića je preoran i uništen 1945. godine.

Cvitan Galić — plemenita duša!

Jednoga dana pred pogibiju naredio je zapovjednik puka u Banja Luci Galiću, da prati sa svojom brzom mašinom poručnika Franju Kluza, za kojega se raspolaže podacima da želi sa avionom prebjeći u tabor partizana u Bosanski Petrovac i u kritičnom momentu neka ga obori. Galić je izvršavajući nalog zapovjednika sljedio poručnika Kluza i vrati se na letilište u Banjoj luci. Nakon spuštanja je Galića zapitao bojnič V. dali je oborio por. Kluza; velika duša Cvitan Galić je kratko u povjerenju odgovorio: Ja nemogu kolegu ubiti, pustio sam ga.

Slava Galiću

## Richthofen — „Crveni davo“

„Crveni davo“, Manfred Freiherr von Richthofen, kralj zraka, osamdeseterostruki pobjednik u zračnim dvobojima, vitez i ljubimac njemačkog naroda, posebno njemačke mladeži — nije se jednog tmurnog proljetnog dana vratio na svoje uzletišta. Tako je glasila žalostna viest, koja se 21. travnja 1918. godine strjelovitom brzinom širila Njemačom. Cijeli se njemački narod zavio u crno i dostojanstveno odao priznanje svom najvećem ratniku. No, i protivnik je u njemu vidio ne samo strašnog neprijatelja, već plemenitog viteza i čestitog borca, te mu je odao sve počasti. Koliko su ga protivnici poštivali, neka govori ovaj poznati i istiniti doživljaj:

Jednog dana odigrao se zračni dvoboj između nekog Engleza i Richthofena. U početku su protivnici manevrirali i nastojali zauzeti što povoljniji položaj za pucanje. Kadgod je koji imao povoljnu priliku, makar ona trajala i pol sekunde, smjesta je otvorio žestoku paljbu iz strojnica. Ganjajući se tako



u ostrim zavojima udaljenost se toliko smanjila, da je jedan drugome već vidio svaku pojedinost na zrakoplovu. U jednom se trenutku Richthofen našao u sjajnom položaju za pucanje, no kad je pritisnuo odponac na strojnici, ona nije htjela izpaliti nijedno zrno . . . zasto! Dok je lijevom rukom čvrsto držao upravljač, desnom je nastojao ukloniti zasto. To je bila divna, prilika, da ga do zubiju naoružani Englez pošalje u nepovrat. No, Richthofen ga nije niti za sekundu pustio iz pogleda i svojom mu vještinom i različitim trikovima nije dopustio da mu se opasnije priliži. Kad je Englez opazio, da protivnik ima zasto na strojnici, okrenuo je začudeno glavu i odlučio ga malo točnije promotriti. Zato mu se posve približio. Sad je napokon englezki lovac uvidio, da ima posla s glasovitim „Crvenim davlom“, i da ima pred sobom velikog majstora. Brzo se odlučio: mahnuo mu je rukom srdačno se nasmijao i odletio prema englezkim postavima. Veliko poštovanje, koje je Richthofen kao vitez i borac stekao kod svojih protivnika, prinudilo ga je, da napusti ovu nejednaku borbu.

Posljednja borba Richthofenova s kanadskim satnikom A. Roy Brownom bila je osobito dramatična. Dne 21. travnja 1918. uzletio je Brown sa svojim jatom nad bojište kod Amiens-Alberta. Oko 10.30 sati prije podne naišao je na jato Richthofena, koji je nemilosrdno gonio dva englezka izvidnička zrakoplova. Smijesta su Niemci ostavili ova dva izvidnika i prihvatili borbu s novim protivnikom, uzevši ga u toliko jaku unakrstnu paljbu, da se Brown već pobojavao za sudbinu celog svog jata. U silnom komešanju, koje je nastalo, opazi najednom Brown, kako se „Crveni Barun“ — kako su još zvali Richthofena — kao divlji ustremio na Kanadanima Maya, koji je čas prije oborio jednog Albatrosa. Već se May nalazio u bezizlaznom položaju čekajući samo da mu strašni protivnik saspe olovo u leđa, kad li mu Brown priskoči u pomoć. Brown je jurio kao lud ravno u leđa Richthofenu, koji nije ništa slutio. Napadač je imao vremena i polagano je uzeo „Crvenog davla“ u nišan. Sada se sve odigralo strjelovitom brzinom. Prva Brownova salva naprosto presieče Richthofenovo krilo . . . ovaj sa naglo okrene i začudeno pogleda svog novog protivnika . . . čas zatim, u kiši tanadi, okrene se opet prema napried . . . stroj naglo priede u poniranje, strese se, izgubi ravnotežu, počne vrtoglavom brzinom padati u dubinu i . . . Manfred Richthofen, kralj lovaca, bio je mrtav!

## Zračni asovi u I. svjetskom ratu

Najuspješniji zračni AS I. rata bio je Manfred RICHTHOFEN sa 80 pobjeda. On je bio ispred francuskog zračnog Asa FUNQUE — a i Engleza MENOCH — a koji si postigli 75 pobjeda. Slijedio je Englez BISHOP sa 72 pobjeda, a njega je slijedio Nijemac Ernst UDET sa 60 pobjeda. Udet je bio u njemačkom zrakoplovstvu Generalpukovnik i Generalluftzeugmeister. On je osobno razvio poznate Stuke. Pod kontrolom Udetova razvijano je tajno oružje-rakete V-oružje. Daljnji zračni asovi su bili: Englez MAC KIND i franzus GUINEMER sa po 54 pobjede, Nijemac LOEWENHARDT imao je 53 pobjede a VOSS 48. Englez FALLARD 48 pobjeda. Belgijanac KOPPEN 35 pobjeda a Talijan BARACCI 34. Najbolji Amerikanac bio je RICKENBECKER sa 26 pobjeda, Reichsmarschal GOERING imao je 22 zračne pobjede.

**Zračni asovi II. rata postigli su daleko veće brojke:**

General Galland 100 pobjeda, Mölders 110 pobjeda. Njih slijedi impozantan broj njemački zračnih asova, koji završava 352. pobjedom Ericha HARTMANN — a zvanoga „BUBI HARTMANN“. Zadnju neprijateljsku mašinu srušio je Hartmann kod svojega 1404. lijeta protiv neprijatelja i 825. zračne borbe.

U II. svjetskom ratu borili su se zrakoplovci Hrvatske države kao legionari na strani Njemačke. Hrvati su imali veliki broj dobro školovanih pilota mehaničara, strijelaca, radista i ostalog letaćkog osoblja. Na istočnom bojištu nabrojili su hrvatski lovci 350 priznatih zračnih pobjeda: Satnik GALIC 46 pobjeda, satnik DUKOVAC 45 pobjeda, satnik BENCETIC 26 pobjeda, pukovnik DJAL 23, narednik MIKOVIC 22 pobjeda, major CULINOVIC 15, major FERENCINA 16 pobjeda, major STIPCIC 16, narednik MARTINKO 13, zastavnik AVDIC 12 pobjeda, poručnik LASTA 6, narednik RADIC 8 pobjeda, koje slijedi znatan broj drugova časnika i dočasnika. Hrvatski letaći na dvomotornim bombarderima Dornier 17 a kasnije na JU-88 na ist. bojištu nabrojili su veliki broj pobjeda. Preko 5000 tona bombi bacili, veliki broj pancera, i ostalih vozila na zemlji razorili, znatan broj brodova potopili. Prvi zapovjednik bombarderske hrvatske skupine bojnik (major) GRAOVAC Vladimir poginuo je nad Moskvom izvršivši svoj zadatak. Nakon njegove smrti uspješno je vodio skupinu podpukovnik MIKEC Nikola. Njega je naslijedio potpukovnik KELLO Boris (on je 1945. strijeljan od partizana u Splitu. Kako lovci tako i sve posade bombaša primili su visoka njemačka i hrvatske odlikovanja.

SLOVACKI I SPANJOLSKI LEGIONARI borili su se kao i Hrvatski LEGIONARI na istočnom bojištu. SLOVACKI legionari-zrakoplovci nabrojili su koncema ožujka 1943. svoju pedesetu zračnu pobjedu a španjolski lovci svoju šestdesetu pobjedu. Lovci Hrvatske skupine DJAL nabrojili su do tada svoju 164. zračnu pobjedu, a bombaška skupina na istočnom bojištu oborilo je također znatan broj neprijateljskih zrakoplovnih raznih tipova.



## Major Hans von Pebal

Major Hans v. Pebal ist in Pola, Istrien als Sohn des k. u. k. Admirals von Pebal geboren.

Ab dem Jahre 1928 war v. Pebal als Organisator des Filmjournals bei FOX Mowietone News, Amerika für Europa tätig. Er interviewte und filmte gekrönte, führende und politische Persönlichkeiten, wie Masaryk, Prinz Paul von Jugoslawien, König Michael von Rumänien usw.

Im Jahre 1939 wurde er von der deutschen Luftwaffe beauftragt eine Luftwaffen-Propaganda-Kompagnie zu organisieren und es gelang v. Pebal die besten Journalisten, Film- und Photoreporter in seiner Kompagnie zusammenzuschliessen. Bekannte deutsche Künstler wie der akad. Maler Cleff (genannt der Marshall-Porträtist) waren bei der Pebal-Kompagnie.

Major v. Pebal hat seine besten Reporter nach Kroatien geschickt, wo sie alles sehenswürdige im Bild festhielten. Seine besondere Vorliebe galt den kroatisch-bosnisch-muslemanischen Einheiten und von ihm und seinen Bildberichtern stammen eine Menge Aufnahmen. Major v. Pebal wurde zum Ehrenoffizier eines kroatisch-muslemanischen Regiments ernannt, worüber er sehr stolz war und auf seinem Kopf den Fez tragen durfte.

Major von Pebal begleitete den Großmufti von Jerusalem nach Bosnien und Herzegovina.

Von Pebals Kriegsberichtern stammen viele Reportagen über kroatische Einheiten an der Ostfront. Er und seine Reporter besuchten die Jagd- und Kampfflieger und berichteten über die Tapferkeit der Kroaten. Ebenso betreuten sie die kroatische Teufelsdivision an der Ostfront und kamen sogar mit den kämpfenden kroatischen Einheiten bis nach Stalingrad.

Beim Besuch einer kroatischen Einheit südlich von Stalingrad verlor Major v. Pebal seinen einzigen Sohn, den jungen Leutnant Rolf v. Pebal; eine Kugel traf den jungen Reporter. Ein Angehöriger der Pebal-Kompagnie schrie auf: Herr Major, schnell, Rolf ist gefallen. Der Vater eilte zum sterbenden Sohn und in seinen Armen verschied er mit den Worten: ich sterbe für mein Vaterland. Seit diesem Tag veränderte sich Major v. Pebal und es gab keinen lustigen und humorvollen Pebal mehr.

Vor dem Kriegsende sagte Major v. Pebal: ich sammle geschichtliche Dokumente über die tapferen kroatischen und besonders bosnischen Kämpfer. Mein Wunsch ist diese Dokumentation nach dem Kriege in Form eines Buches zu veröffentlichen. Zur Zeit der k. u. k. Monarchie waren die Kroaten als Kämpfer ein Begriff und die bosnischen Regimenter mit Fez, B. H. 1 und B. H. 2, waren legendäre Kämpfer. Die kroatischen Einheiten an der Ostfront, die Teufelsdivision, die bosnischen SS-Divisionen und die tapferen kroatischen Jagd- und Kampfflieger müssen in die Geschichte eingehen, betonte v. Pebal.

## Die Lage Kroatiens

„Um vor der Welt die Gewaltherrschaft über Kroatien zu tarnen, bevelten die Serben die Wehrmacht und die diplomatische Vertretung in der Welt für sich“, schreibt der Franzose Charles Loiseau. Er schreibt weiter, „daß ohne Sieg der Verbündeten nie SHS oder Jugoslawien entstanden wären, denn Serbien wäre ausgelöscht worden“.

In ihrer Megalomanie gingen die Serben so weit, daß ihr König Alexander durch den montenegrinischen Abgeordneten Puniša Račić im Belgrader Parlament (also in der Kirche) die kroatischen Führer ermorden ließ: Stephan Radić, den Führer des kroatischen Volkes und die Abgeordneten Gjuro Basariček und Paul Radić. Pezet schreibt darüber „dieser beispiellose Mord schafft zwischen Kroaten und Serben einen unüberbrückbaren Zwist“. Um seine Hauptverantwortung und Organisation dieses Mordes zu verschleiern, küßte König Alexander im Krankenhaus den tödlich verwundeten Stephan Radić und flüsterte ihm die perfide Parole ins Ohr: „Für König und Volk“. Der sterbende Kroat sagte zu seinen Vertrauensleuten: „Keine Verbindung mit den Serben“. Als nach einer gewissen Zeit König Alexander den Vizepräsidenten der kroatischen Bauernpartei Josip Predavec empfing, meinte er nach einer Auseinandersetzung: „Wenn Ihr Kroaten mit den Sabotagen nicht aufhört (so nannte er den kroatischen Wunsch nach einer parlamentarischen und demokratischen Regelung), haben wir für Euch außer den Gummikügelchen (Wahlkugeln) auch andere Kugeln. Drei Tage darauf wurde Predavec auf seinem Besitz in der Nähe von Zagreb ermordet aufgefunden. Bei seiner Bestattung auf dem Zentralfriedhof in Zagreb sagte der kroatische Abgeordnete Dr. Vuković aus Subotica in seiner symbolischen Grabrede: Josef, der Attentäter handelte nicht aus sich heraus, die tödliche Waffe gab ihm Luzifer, der König der Hölle, der Vertilger der Gerechtigkeit und Menschenrechte. Josef, ich sage Dir, der König der Hölle wird bald schändlich verenden.“ Nach diesen Worten kam die große Menschenmenge in Bewegung und schrie: Nieder der König, der Mörder.

Die Pariser Tageszeitung schrieb damals (Le Quotidien vom 24. 9. 1931): „König Alexander hat die Einigkeit mit Gewalt geschaffen, da er nicht in der Lage war, es mit Einverständnis zustande zu bringen.“ Dr. Maček, der Nachfolger von Stephan Radić sagte: die sogenannte Volkseinigkeit zwischen Kroaten und Serben ist eine Erfindung, es sind zwei Völker und nicht ein Volk! (Les Temps, Paris 1931). Englische Staatsmänner wie James Berry, Eduard Boyle, Seaton Watson, W. Steed haben öffentlich König Alexander gemahnt, die Art seiner Regierungsmethoden zu ändern, ehe es zu spät wird. (Manchester Guardian, London 24. 12. 1932.) Mazedonier, welche nach Be-



Über die Tapferkeit und militärische Fähigkeit der Kroaten schrieben viele angesehene Ausländer und besonders die Tapferkeit der Kroaten registrierten viele Autoren des 2. Weltkrieges. „Kroaten zählten seit je zu den besten Soldaten der Welt“ schrieb der bekannte Politiker Carlo Sforza (Italien).

Der kroatische Fürst Krsto Frankopan (gefallen 1527) galt zu seiner Zeit als der tüchtigste Feldherr und Graf Nikola Zrinski (der Held von Siget), der zu seiner Zeit keinen Gleichen finden konnte und keinen über sich, wie der Historiker Giovanni Sagredo schrieb. Suleiman der Herrliche und seine Feldherren betrachteten Zrinski als den besten und gefährlichsten Gegner. Über Nikola und Peter, die Enkel Zrinskis sagt Sagredo, daß sie die würdigen Nachfolger des Helden von Siget waren. Für die großen militärischen Taten, die Graf Toma Erdoedy vollbrachte, zollten Papst Klement VIII. und Kaiser Karl V. ihre Anerkennung. Während 200 Jahre waren für österreichische und ungarische Feldherren die Entwürfe und die erfolgreiche Art des Kampfes gegen das ottomanische Vordringen, die Nikola Zrinski ausarbeitete, maßgebend. Der große Feldherr aus der Habsburger Dynastie Eugen von Savoyen führte an Hand von Skizzen den Einbruch ins ottomanische Reich und den türkischen Staat Nikola Zrinski, der die Stärke und Schwächen des ottomanischen Kaiserreiches kannte, meinte laut des faktischen Standes, daß die Verteidigung nachteilig sei und man zum Angriff übergehen müsse, für welchen man die Hilfe der unterdrückten Völker finden würde. Beim Angriff des Prinzen Eugen von Savoyen bewährte sich diese Kenntnis.

Hans v. Pebal, Major a. D.

62



# Kroaten an der Front Europas



OBERST MARKULJ, KOMMANDEUR DER KROAT.  
TEUFELSDIVISION AN DER OSTFRONT  
PUKOVNIK MAKULJ, ZAPOVEDNIK HRVATSKE PRAVJE DIVIZIJE.

Ugladni njemački časopis „Wehrmacht“ u svojem zadnjem broju prikazuje rad hrvatske vojske na istočnom bojištu.

U sredini se nalazi slika pukovnika Markelje, zapovjednika hrvatskih oružanih snaga na istočnom bojištu.







MAJOR PEBAL KOD HRV. BOSANSKE JEDINICE.  
MAJOR PEBAL BEI EINER KROAT.  
MOSLIMANISCHEN EINHEIT.



BOSANSKI PUK. LUPRED GEN. STANZERA.  
KROAT. MOSLIMANISCHES REGIMENT  
VOR GENERAL STANZER.

und viele Höfe bewarben sich um sie. Napoleon war voll Lob über den kroatischen Landser und betrachtete ihn als ersten Kämpfer. Als Kaiser Wilhelm im 1. Weltkrieg an der französischen Front die kroatischen Regimenter beobachtete, sagte er zu seinen Generälen: wenn ich 20 solche Divisionen hätte könnte ich die ganze Welt erobern. Im ersten Weltkrieg stellten die Kroaten der Monarchie 30 Generäle und Admirale. Zur Zeit der Karadjordjević-Regierung aber änderte sich das Verhältnis zu Gunsten der Serben: 115 serbische und nur 1 kroatischer General. In einem Jahrgang auf der Belgrader Militärakademie wurden 1318 Serben und 140 Kroaten aufgenommen. Im 1. Weltkrieg war bis 1918 der Kroat General Milan Uzelac Kommandeur der K. u. K. Luftwaffe. Der Befehlshaber an der italienischen Front (Isonzo) war Feldmarschall Borojević; als Kaiser Karl die Front besuchte fragte er ihn: welcher Nation gehören Sie an Herr Feldmarschall? Borojević antwortete: Majestät, ich bin Kroat orthodoxen Glaubens. Diesen tüchtigen Feldherrn wollten die Jugoslawen nach dem Ende des ersten Weltkrieges nicht übernehmen und er starb in Kärnten in großer Armut.

Als bulgarische und russische Divisionen kroatischen Boden erreichten befahl der kroatische Staatschef Dr. Pavelić seinen Truppen, sich in Richtung der englischen Truppen zurückzuziehen. Der jetzige Präs. Tito verlangte von Churchill die Auslieferung der kroatischen Divisionen, welche sich hauptsächlich in Kärnten unter dem Schutz der britischen Krone befanden; doch sie wurden betrogen und den Jugo-Partisanen ausgeliefert. Churchill versprach Tito als Gegengabe Triest für die Auslieferung der kroatischen Armee was aber nicht im Sinne Titos war. Es vollzog sich die folgeschwere Tatsache: die Entwaffnung und Auslieferung der kroatischen Armee. Darüber befinden sich im Belgrader Militärarchiv Original-Telegramme über die Verhandlungen Tito — Churchill, wurden aber bis heute noch nicht veröffentlicht. Winston Churchill hat in seinen Memoiren die Tatsache über die Verhandlung mit Tito und die Auslieferung der kroatischen Armee verschwiegen.

Diese geschichtlichen Tatsachen erwähnten wir zum besseren Verstehen über den Kuhhandel mit Triest. Der Leser soll im Bilde sein, warum der Kroat über 1000 Jahre für seine Heimat kämpfte und das Königreich Kroatien verteidigte, und am Ende des 2. Weltkrieges unmilitärisch durch den Londoner Pilatus Churchill verraten wurde.

Zur Ehre der kroatischen Kämpfer im 2. Weltkrieg wollen wir die heldenhafte Tapferkeit der kroatischen Flieger registrieren und hervorheben. Über die Qualität des kroatischen Soldaten, insbesondere der Flieger sollen geschichtliche Dokumente, Bilder, Auszeichnungen und Anerkennungen deutscher Kommandanten sprechen. Es wurden 3500 Kampf Flüge des kroatischen Kampffliegerverbandes an der Ostfront, über 350 abgeschossene sowjetische



Flugzeuge durch kroatische Jagdflieger und über 4000 Kampfeinsätze von der Krim bis zur Wolga verzeichnet. Dies ist nur ein Teil der Bilanz der kroatischen Flieger. Dieses Buch geschichtlicher Dokumente wird vielen die Augen öffnen und Achtung und Ehrfurcht gegenüber den kroatischen Kämpfern und Gefallenen für die Freiheit einflößen. Einige Beispiele dazu seien erwähnt: Stabsfeldwebel Eduard Martinko schoss bei 24 Feindflügen 10 russische Flugzeuge ab; Hauptmann Cvitan Galić schoss bei 470 Feindflügen 46 Flugzeuge verschiedenster Typen ab; Hauptmann Dukovac schoss bei 265 Feindflügen 45 Flugzeuge ab; Hauptmann Bencetić hatte 26 Abschüsse; Major H. aus der Jagdgruppe von Oberst Djal versenkte das größte russische Munitionsschiff auf der Wolga. Der deutsche Feldmarschall Richthofen gab 2 Photos von sich mit Widmung an den Luftwaffenattaché Dolanski und General Kren „zum Zeichen der Anerkennung außerordentlicher Leistungen Eurer wachsamen Flieger im Zeichen der kameradschaftlichen Verbundenheit, Richthofen“.

Reichsmarschall Göring telegraphierte an General Kren: es wurde mir der 2000. Feindflug des kroatischen Fliegerverbandes gemeldet. Meine volle Anerkennung den Angehörigen des Verbandes, den tapferen Besatzungen und dem unermüdlichen Bodenpersonal — besser den tapferen Kämpfern am Boden. Sie haben sich besonders hervorgetan in treuer Waffenbrüderschaft mit deutschen Kampffliegern durch ihre mutigen Angriffe gegen den gemeinsamen Feind im Osten und besonders noch in den erbitterten Abwehrkämpfen im vergangenen Winter. Die deutschen Luftstreitkräfte schauen mit Stolz auf die kroatischen Flieger, welche in ihren Reihen stehen. gez. Göring.

H. P.

## Der Kroat — Soldat und Kämpfer

Der Führer des kroatischen Volkes Stephan Radić hat sein Volk im pazifistischen Geiste erzogen. Unterdessen die Belgrader Karadjordjević-Politik das kroatische Volk gezwungen hat, daß selbst RADIC als überzeugter Pazifist die Parole: Mein Gewehr auf meiner Schulter und meine Börse in meiner Tasche, aufstellt. Belgrad hat die Wehrmacht und die Finanzen als ihr Monopol monopolisiert. Dies hat mit dem Kroatentum zu schweren Differenzen geführt. Die Kroaten wurden in die Ecke gedrängt und mußten andere Wege suchen um ihre Rechte auf allen Linien zu erkämpfen, da Belgrad keinen Willen zeigte, den Kroaten ihre Rechte auf allen Linien zu gewähren. Der Pazifismus zeigte sich bald als Selbstbetrug. Ganz natürlich, daß in Kroatien Strömungen entstanden, welche zur Überzeugung kamen durch den guten Willen Kroatien nie seine Rechte erlangen wird.

In diesen politischen Wirbel kam auch der 2. Weltkrieg. Hitler und Mussolini auf einer Seite und die Alliierten mit der Sowjetunion auf der anderen Seite. Zwangsläufig entstand der lang ersehnte kroatische Staat mit Dr. Pavelić an der Spitze. Hitler und Mussolini kannten die Tugenden der Kroaten als Kämpfer und den Wunsch auf die staatliche Selbständigkeit bedungen dies mit der Mitwirkung der Kroaten auf ihrer Seite. Nolens, volens blieb der kroatischen Führung nichts übrig als anzunehmen, das Angebot Hitlers die kroatische Wehrmacht auf der Seite Deutschlands zu engagieren. Die Sowjetunion, USA, England und Frankreich blieben stumm auf das Verlangen des kroatischen Volkes nach Freiheit und Selbständigkeit.

Es ist notorisch daß das kroatische Volk keinen Bedarf hatte, sein Blut auf den weiten Ebenen Rußlands zu vergießen, aber es gab keine andere Alternative und man mußte diese Gelegenheit ergreifen.

Die kommunistische Partei am Territorium Kroatiens spielte auf die andere Karte und deswegen kam es zu großen Differenzen, was sich leider auf der militärischen Linie manifestierte, so daß besonders in Bosnien, der Bruder auf dem Bruder schoss: ein Bruder in Ustaschauniform, der zweite in Partisanenuniform und der dritte in Tschetniksuniform. Dieses Thema überlassen wir den objektiven Historikern und die Situation in Kroatien und auf dem Balkan zu beurteilen, da die Wunden nicht zugeheilt sind, um ein objektives Endurteil zu geben.

Wir begrenzen uns auf die Tatsache, daß der Kroat beharrlich Soldat und Kämpfer ist, er ist ohne Schuld, daß ihn die Politiker und Ideologen auf ihre Seite zu schleppen versuchten.

Einst wird die Geschichte des 2. Weltkrieges schreiben, daß am 26. X. 1941 die Flieger des ersten kroatischen Kampffliegerverbandes an der Ostfront mit Do-17, unter dem Kommando von Major Graovac zu ihren ersten Aufgaben aufzogen, im Abschnitt des Feldmarschalls v. Richthoffen. Am 11. XI. kehrte der Warasdiner Major Vladimir Ferencina mit der Messerschmitt 109 (Gustav) mit den Tragflächen winkend auf sein sein Arbeitsflugfeld, als Zeichen daß er die erste sowjetische Maschine abgeschossen hat zurück. Am 7. XI. kam vom Einsatz Oberlt. Franjo Velićan mit seiner Besatzung auf Dornier 17, nachdem er 2 sowjetische Jäger in die Tiefe geschickt hat. Und so fingen die Tage des Ruhms der kroatischen Flieger-Legionäre an der Ostfront an. — In diesen gigantischen Kämpfen fiel eine Mehrzahl kroatischer Flieger und Bodenpersonal. Zerstreut sind ihre Gräber zwischen den Valdeier Bergen, Don, Wolga, Kaspischen Meer und Kaukasus.

Kommandant der großen Kampffliegerschule in Greifswald an der Ostsee, Oberst Otto Stahl, sagte zu mir: „Ihr Kroaten habt ein erstklassig fliegendes Personal, so daß mir die Umschulung auf unsere deutschen Maschinen keine



Schwierigkeiten bereitet. Trotzdem, bei der relativ großen Zahl unserer Flieger verloren ihr junges Leben in Deutschland beim Überfliegen an die Ostfront: Oberlt. Ivan Rupčić kam ums Leben auf M 109 in Bayern. Oberlt. Ivan Karner fiel am 3. III. 1943 in der Nähe von Prag, wegen Benzinmangel beim Überfliegen zu seiner Einheit in Rußland. Die Besatzung Oberlt. Zonimir Dučić, Feldwebel Izidor Kuhar und Feldwebel Miroslav Mesin verunglückten auf Dornier 17 in Norddeutschland.

D. M.

## Kroaten kämpfen und fliegen über Rußland

General Kren, Befehlshaber der kroatischen Luftwaffe wurde am 8. 12. 1903 in Davor bei Nova Gradiška geboren. Er absolvierte in Požega das Gymnasium, die Kadettenschule in Kamenica und Maribor (Marburg). Nach der Militärakademie in Beograd war er zuerst Infanterieoffizier und dann Fliegeroffizier. Nach einem Streit mit serbischen Offizieren wurde er als „gefährlicher Kroat“ nach Mazedonien versetzt, unter Aufsicht gestellt und vor das Gericht und degradiert. Später wurde er wieder in den Dienst aufgenommen. In Rekordzeit wurde er zum Jagdflieger und Flugzeugführer ausgebildet. Er war ein erstklassiger Flugzeugführer, Organisator und Kommandeur, energisch und allseitig gebildet. Er organisierte die Kroaten im Dienste der königl. jugosl. Luftwaffe in Zusammenarbeit mit Offizieren anderer Wehrmachtsgattungen und bereitete eine gewaltsame Aktion gegen das königl. Jugoslawien. Kurz vor dem Angriff Hitlers gegen Jugoslawien verließ er mit dem Flugzeug seinen Fliegerhorst in Zagreb und landete in Thalerhof bei Graz. Gleich nach der Formierung des kroatischen Staates wurde ihm das Oberkommando über die neuformierte Luftwaffe anvertraut. Nach dem Zusammenbruch Kroatiens 1945 setzte sich General Kren nach Kärnten ab und von da nach Italien. 1947 wurde er von den Engländern aufgespürt und an Tito ausgeliefert, wo er zum Tode verurteilt und erschossen wurde.

Laut Aufzeichnungen des kroatischen Luftwaffenattachés in Berlin haben die kroatischen Jagdflieger 350 feindliche Flugzeuge abgeschossen: zuerst unter dem Kommando von Oberst Franjo Djal und als dieser nach zweijährigem Kampf in Rußland die Einheit an Hauptmann Dukovac übergab, führte dieser erfolgreich den Jagdverband. Der Verband unter Oberst Djal bestand hauptsächlich aus alten erfahrenen Flugzeugführern und der Verband mit Hauptmann Dukovac hatte größtenteils ganz junge Jäger. Cvitan Galic und Hauptmann Dukovac bekamen beide für ihre Tapferkeit vom Reichsmarschall Göring das Kreuz in Gold. Die kroatischen Jäger vernichteten nicht nur 350 feindliche

Flugzeuge (1, 2, 3 und 4motorige Maschinen) sondern auch eine Anzahl feindliche Panzer, versenkten viele Schiffe, Bunker und andere Objekte wurden zerstört. Erfolgreich waren Oberst Djal mit 23 Abschüssen, Hauptmann Galic mit 46, Hauptmann Dukovac mit 45, Hauptmann Bencetic mit 26, Major Stipčić mit 16, Stabsfeldwebel Miković (gefallen) mit 22, Major Ferencina mit 16, Feldwebel Eduard Martinko mit 13, Fähnrich Avdić mit 12, Leutnant Lasta (gefallen) mit 6, Stabsfeldwebel Radić mit 8, und es folgen noch eine Reihe tapferer Kameraden, Offiziere und Unteroffiziere mit einer Menge abgeschossener feindlicher Maschinen. Major Culinović 15 Abschüsse.

Die kroatischen Kampfflieger hatten mit ihren 2motorigen Dornier-17-Maschinen und später mit dem Universalflugzeug Ju-88 an der Ostfront großartige Erfolge. Nicht nur, daß sie fast 5000 Tonnen Bomben abwarfen, eine Anzahl Fahrzeuge am Boden vernichteten, viele Schiffe versenkten und eine imposante Anzahl feindlicher Flugzeuge abschossen. Als Kommandeur des Kampfverbandes fiel Major Vladimir Graovac über Moskau, nachdem er seinen Auftrag erfüllt hatte. Nach seinem Tode führte Oberstlt. Nikola Mikec (er starb nach seiner Einkerkung in Jugoslawien) erfolgreich die Einheit. Sein Nachfolger war Kampfflieger Major Boris Kello (er wurde 1945 in Split erschossen). Alle Flieger waren hoch dekoriert mit deutschen und kroatischen Orden.

Nach den großen Erfolgen der Kampfflieger wurden mit dem E K I 45 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften ausgezeichnet, außerdem gab es 81 Auszeichnungen mit E K II und kroatische Orden. Dieser Tour der Dekorationen folgten ständig weitere Auszeichnungen mit E K-I und E K-II. Die außerordentlich große Zahl der dekorierten kroatischen Divisionen an den Fronten Europas, der kroatischen Heimatflak in Deutschland und der kroatischen Fliegerlegion des Bodenpersonals, viele tausende Mechaniker, Radiotelegraphisten, Waffenmeister und andere Professionisten im Einsatz auf verschiedenen Fliegerschulen und -Horsten werden hier nicht aufgezählt.

Als Nachfolger der ehem. österreichisch-ungarischen B H I und B H II bosnisch-herzegowinischer Regimenter wurde in Kroatien (Bosnien) ein moslemisches Regiment mit rotem Fes als Kopfbedeckung, aufgestellt. Mannschaften, Offiziere und Unteroffiziere waren ausschließlich moslemische Kroaten. Es wurden auch einige SS-Divisionen, z. B. die Handžar-Division, Prinz-Eugen-Division u. s. w. aufgestellt, wo die Mannschaften kroatische Moslems aus Bosnien und Herzegovina unter deutschen und kroatischen Offizieren und Unteroffizieren, waren.

Im Kriegsbericht wurden besonders hervorgehoben in Abschüssen:

Major CULINOVIC (15 Abschüsse), Oberlt. STARC, Oberlt. VELICIC, Fähnrich KAUZLARIC, Feldwebel GAZAPI, Stabsfeldwebel MIHELICIC (fiel auf dem Felde der Ehre), Feldwebel BARTULIC (3 Luftsiege in einem Tag (6. V.).



## Die kroatischen Flieger im zweiten Weltkrieg

Uns wird vorgeworfen, daß wir auf der falschen Seite gekämpft haben — mit den Deutschen und mit ihnen den Krieg verloren haben. Wir erlebten eine fürchterliche Katastrophe und fast Genocid. Die Opfer, welche wir im zweiten Weltkrieg brachten, sind beispiellos, aber wir blieben der Tradition des kroatischen Soldaten treu. Wir haben bewiesen, daß der Kroat ein echter Soldat ist und daß der Ruhm unserer Vorfahren nicht nur ein Märchen ist, sondern das jede Generation in der Lage ist, mutige und tapfere Kämpfer zu stellen. Wir zeigten der ganzen Welt und auch unser Gegner hat es erlebt, was es bedeutet sich im Kampf den Kroaten-Kämpfern zu stellen. Das böse Schicksal begleitete uns durch Jahrhunderte.

Die Welt hat uns am Schlachtfeld bewundert. Der kroatische Landser hat Staaten und Dynastien gerettet, aber zum Dank folgte immer die „schwarze Undankbarkeit“. Nikola ZRINSKI, der Held von SIGET, Graf Jelačić, welcher mit dem kroatischen Heer die Ungarn besiegte und so die Habsburger rettete. Unzählige Beispiele in der Geschichte bezeugten den Wert und die Tugenden des kroatischen Soldaten. Durch einige Jahrhunderte, als sich der Westen kulturell und wirtschaftlich in Ruhe entwickeln konnte, stand der Kroat als „ante murale Cristinianitatis“ mit dem Gewehr bei Fuß als Bollwerk gegen die türkischen Armeen an der Grenze nach Osten. Um die kroatischen Panduren des Baron von Trenk bewarben sich damals viele Höfe. Napoleon schätzte den kroatischen Soldaten sehr. Kaiser Wilhelm sagte zu seinen Generälen an der Westfront über die Kroaten: wenn ich 20 solche Divisionen hätte, könnte ich die Welt erobern.

Über den Wert des kroatischen Soldaten, insbesondere des Fliegers sollen geschichtliche Dokumente sprechen in Form der Bilder und Anerkennungen der höchsten deutschen Heeresführer im zweiten Weltkrieg, als auch die relativ große Zahl der Kriegsauszeichnungen der kroatischen Flieger, abgesehen von Gräbern und Toten, was jeden Kampf unvermeidbar begleitet. 3500 Feindflüge des kroatischen Kampffliegerverbandes an der Ostfront und über 400 Sowjetflugzeuge von kroatischen Jagd- und Kampffliegern abgeschossen, ist nur ein Teil der Kampfbilanz. Diese Dokumentationen lesend, werden manchen die Augen geöffnet und werden sich tief vor den Schatten der kroatischen Helden verbeugen.

Beispielsweise: Der Stabsfeldwebel Eduard MARTINKO hat in 24 Feindflügen 15 sowjetische Flugzeuge herunter geholt. Fähnrich AVDIC auch 10 sowjetische Maschinen in 18 Feindflügen. Hauptmann GALIC hatte 450 Feindflüge und dabei 46 anerkannte Luftsiege. Hauptmann DUKOVAC 255 Feindflüge und 45 anerkannte Luftsiege. Oberst DJAL 168 Feindflüge von der

Krim bis zur Wolga mit 24, Hauptmann Bencetic mit 26 Abschüssen. Dann folgt eine imposante Liste der Abschüsse, abgeworfenen Bomben, versenkten Sowjetschiffen, darunter das größte russische Munitionsschiff an der Wolga, Panzer usw. Generalfeldmarschall v. Richthofen widmete General KREN und mir seine Fotos: „In Anerkennung der außerordentlichen Leistungen ihrer wachsamten Flieger und im Zeichen kameradschaftlicher Verbundenheit“.

Göring an General KREN: „Mir wurde der 2000. Feindflug des kroatischen Kampfverbandes an der Ostfront gemeldet. Ich drücke meine volle Anerkennung den Angehörigen des Verbandes, den tapferen Besatzungen und dem unermüdlichen Bodenpersonal aus. In treuer Waffenbrüderschaft mit deutschen Kampffliegern haben sie sich besonders hervorgetan durch ihre mutig durchgeführten Angriffe gegen den gemeinsamen Feind im Osten und besonders im verzweifelten Kampfe des vorigen Winters. Unsere Luftstreitkräfte sehen mit Stolz auf die kroatischen Flieger, welche in ihren Reihen stehen.“ Göring.

Es folgten viele Anerkennungen und Auszeichnungen. — Das „Fliegende Schachbrett“ über Rußland (kroatisches Wappen) war allbekannt.

D.

## In memoriam des über Moskau abgeschossenen Kommandeurs der kroatischen Kampfflieger Major Vladimir Graovac

Mit welcher Begeisterung gingst du an der Spitze deines Kampffliegerverbandes, weit von der Heimat, deinem Zagreb, deinem Warasdin entfernt, um den Ruhm und die Tradition des kroatischen Soldaten zu verbreiten.

In relativ kurzer Zeit hast du mit deinen Kameraden einige glänzende fliegerische Taten vollbracht; deutsche Fliegerkameraden bewunderten dich. Moskau hat die Wucht deiner und deiner Kameraden Schläge gespürt, nachdem du in beispielloser Selbstaufopferung im Tiefflug angegriffen hast.

Der Klang deiner Motoren — das schöne kroatische Lied — klang entlang der Wolga bis zum Ural, bis am 1. Dezember deine Motoren verstummten und dein Herz das letztemal für deine Heimat schlug.

Vladimir! Mit dir verliert die kroatische Luftwaffe nicht nur einen glänzenden Flieger, die Heimat einen glühenden Patrioten und Helden, wir verloren einen herrlichen, unersetzlichen Kameraden. Heldenhaft hast du auf dem Felde der Ehre dein Leben geopfert, weit von deiner Heimat entfernt, wenn dir auch die kroatische Erde nicht das Grab geben konnte, wisse, lieber Vladimir, daß wir, deine Fliegerkameraden, rot-weiß-blaue Blumen auf dein Grab in der Fremde legen werden.



Ehrenvoll lebst du, tapfer kämpftest du und hast dich unsterblich vereinigt mit ruhmreichen Kameraden, wie Richthofen, Udet und Mölders und deshalb bleibst du, Major Vladimir Graovac, solange es ein kroatisches Volk gibt, ewig bei uns!

Marijan Dolanski, Oberstleutnant  
Luftwaffen-Attache in Deutschland

10. Februar 1942, Berlin

## Der Held aus Warazdin

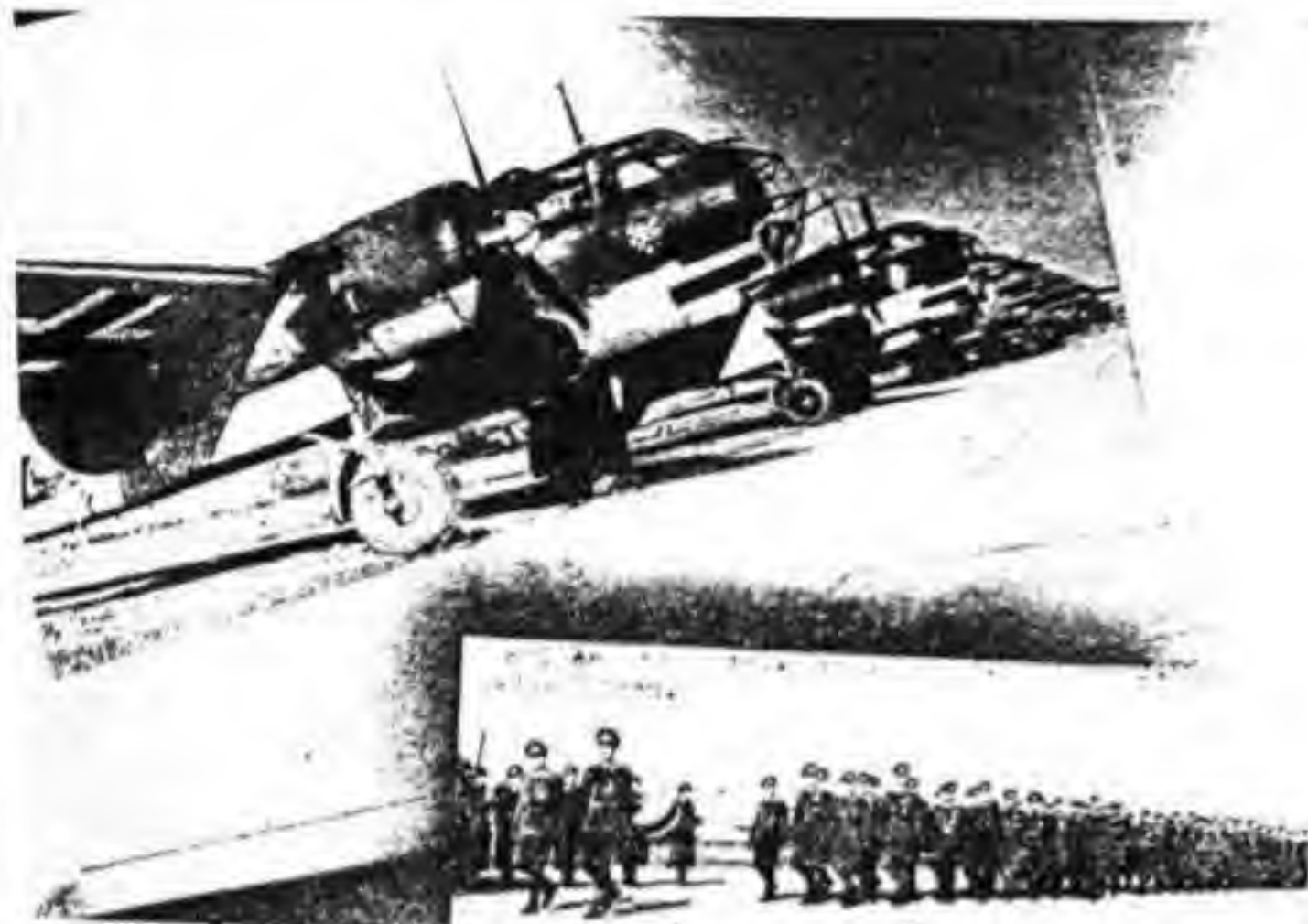
Major Graovac war vom Oberkommando der kroatischen Luftwaffe an die Ostfront als erster Kommandeur des kroatischen Kampffliegerverbandes, welcher mit 2-motorigen Dornier 17 ausgestattet war, abkommandiert. Der Verband war im Mittelabschnitt der Ostfront in Rußland stationiert. Der Befehlshaber des Abschnittes, Freiherr von Richthofen, Feldmarschall, befahl Major Graovac den Ostbahnhof Moskaus — besser gesagt ein wichtiges Objekt in dessen Nähe, anzugreifen und zu bombardieren. Major Graovac flog mit 3 Maschinen den Einsatz und führte den Befehl aus. Ich bekam vom Führungsstab der Luftwaffe die Nachricht, daß die Führermaschine von Major Graovac vermißt werde und vom Einsatz mit drei Besatzungsmitgliedern nicht zurück sei. Der linke Begleiter, Oberleutnant Franjo Veličan und seine Besatzung landeten mit ihrer schwerbeschädigten D-17 wie durch ein Glück zwischen den russischen und deutschen Linien an der deutschen Seite. Wir besuchten den schwerverwundeten Oberleutnant Veličan im Feldlazarett und er erzählte über den Vorfall, wie er mit der Führermaschine des Majors Graovac schwer unter dem Beschuß der russischen Flak stand, und in den Wolken eine Kollision mit der Maschine seines Kommandeurs hatte. Veličan sah die Maschine Graovac in Flammen bei Moskau abstürzen und er selbst verlor die Gewalt über seine Maschine, da eine Tragfläche und das Leitwerk beschädigt waren. Wie durch ein Wunder, obwohl verwundet und blutüberströmt, gelang es ihm doch mit der schwerbeschädigten Maschine in den deutschen Linien eine Bauch-



OBERST JULIEN DANNFELDT  
Schwedischer Militärattaché in Berlin  
SPÄTER ALS GENERAL SCHWEDISCHER MILITARATTACHE IN MOSKAU  
PUKOVNIK DANNFELDT, KR. SVEDSKI VOJNI ATTACHE U BERLINU.

OBERST JULIEN DANNFELDT, SCHWEDISCHER MILITARATTACHE IN BERLIN.  
SPÄTER ALS GENERAL SCHWEDISCHER MILITARATTACHE IN MOSKAU.  
PUKOVNIK DANNFELDT, KR. SVEDSKI VOJNI ATTACHE U BERLINU.





HRVATSKI KONJANICI

1941



DETALLE DER KROATISCHEN KAMPFFLIEGER NACH DEN 3000 FEINDFLUGEN  
 MIMOHOĆ HRVATSKIH BOMBARDERA NAKON 3000 LIJETOVA U RUSIJI  
 DAS FLIEGENDE SCHACHBRETT ÜBER RUSSLAND (KROAT. WAPPEN)

landung, wo er und die weitere Besatzung von deutschen Sanitätern in ein Feldlazarett gebracht wurden. Da Major Graovac mein Jugendfreund war, wollte ich unbedingt über das Schicksal meines Freundes Vladimir und seiner Besatzung Genaueres wissen. Ich besuchte in Berlin meinen Freund, den Doyen der Militärattachees in Berlin, Oberst Julien Dannfelt und bat ihm über seine Mission in Moskau etwas Näheres über den Fall Graovac zu erfahren. Oberst (später General) Dannfelt (nach dem Kriege königlich-schwedischer Attachee in Moskau) sagte mir: ich fliege in den nächsten Tagen nach Stockholm und werde per Kurierpost meinen Kollegen in der schwedischen Militärmission in Moskau bitten, auf Grund ihrer Daten der Sache nachzugehen. Es dauerte viele Monate, ehe mich Oberst Dannfelt anrief und bei unserer Begegnung mir den Bericht seines Kollegen aus Moskau zeigte, welcher lautete: von russischen Behörden erfuhr ich, daß am 1. 12. 1941 zwei 2-motorige deutsche Maschinen mit Schachbrett-Wappen (kroatisches Wappen) in einem selbstmörderischen Flug Moskau überflogen und ein wichtiges Objekt bombardierten, eine Maschine wurde von der russischen Flak getroffen und ging in Flammen auf.

Zum Fall Graovac: Vor dem Abflug des Kampffliegerverbandes, an der Spitze Major Graovac, bekam ich einen Akt des Kriegsministers Marschall Kvaternik, wo er mich warnte, ich sollte Graovac als designierten Kommandanten des Verbandes ablösen, da Graovac ein Serbe ist; ich sollte einen anderen Kommandanten einsetzen. Als ich meinen Freund Vladimir darüber in Kenntnis setzte, reagierte er empört: ich bin ein besserer Kroat als Marschall Kvaternik. Ich bin Kroat orthodoxen Glaubens und mein Recht und meine Pflicht sind, für meine kroatische Heimat zu kämpfen oder auch mein Leben zu geben. Wenn Du mir diese Beleidigung antust und mich als Kommandant ablöst, melde ich mich freiwillig als gewöhnlicher Flugzeugführer in die deutsche Luftwaffe und gehe an die Ostfront.

Er ging und fiel am Felde der Ehre.  
 Fürstenfeldbruck, 1. 12. 1941.

M. Dolanski  
 Oberst der Flieger a. D.

† Besatzung Major Graovac: Hauptmann Anton Petre, Stabsfeldw. Erga u. Feldw. Rajic.

Besatzung des Oberlt. Franjo Velićan: Stabsfeldw. Karamatić, Feldw. Sarinić u. Fähnrich Max Dominko.



## Die Luftasse im I. Weltkrieg

Das erfolgreichste Luftass des I. Weltkrieges war Richthofen mit 80 Luftsiegen. Er stand vor dem französischen Ass Funque und dem Engländer Menoch, welche je 75 Luftsiege erreichten. Es folgte der Engländer Bishop mit 72 Siegen und nach ihm folgte das deutsche Ass Ernst Udet mit 60 Siegen. Udet war in der deutschen Luftwaffe Generaloberst und Generalflugzeugmeister. Er entwickelte die Sturzkampfflugzeuge Stukas. Unter der Kontrolle Udets wurden die V-Waffen entwickelt. Weitere Luftasse waren: der Engländer Mac Kind und der Franzose Guinemer mit je 54 Luftsiegen. Der Deutsche Lowenharst hatte 53 Siege und Voss 48 Siege. Der Engländer Fallard hatte 48 Siege. Der Belgier Koppen hatte 35 Luftsiege, der Italiener Baracci 34 und der beste Amerikaner war Rickenbecker mit 26 Abschüssen. Reichsmarschall Göring zählt auch zu den Luftassen mit 22 Luftsiegen.

### Die Luftasse des II. Weltkrieges erreichten höhere Zahlen:

General Galland 100 Siege, Mölders 110 Siege. Jetzt reihte sich eine imposante Zahl deutscher Luftasse welche mit dem 352. Luftsieg des Erich Hartmann genannt „Bubi“ Hartmann, endete. Die letzte feindliche Maschine schoss Hartmann bei seinem 1404. Einsatz und im 825. Luftkampf ab.

Im II. Weltkrieg kämpften die Flieger des Staates Kroatien an der Seite der deutschen Luftwaffe als Legionäre. Kroatien hatte eine große Zahl gut ausgebildeter Flieger, Flugzeugführer, Funker, Bordschützen und Mechaniker. Laufend wurde das fliegende Personal ausgebildet.

An der Ostfront hatten die kroatischen Jagdflieger über 350 anerkannte Abschüsse: Hauptmann Galić 46 Luftsiege, Hauptmann Dukovac 45 Siege, Hauptmann Bencetić 26 Luftsiege, Oberst Djal 23 Siege, Feldwebel Miković 22 Siege. Major Ferenčina 16 Abschüsse, Major Stipčić 16 Siege, Feldwebel Eduard Martinko 13 Abschüsse, Fähnrich Avdić 12 Siege, Leutnant Lasta 6 Siege, Stabsfeldwebel Radić 8 Abschüsse, Major Culinović 15 Abschüsse und jetzt folgt eine ganze Reihe tapferer Kameraden, Offiziere und Unteroffiziere mit einer Menge abgeschossener, feindlicher Maschinen.

Die kroatischen Kampfflieger hatten mit ihren 2-motorigen Dornier 17 und später mit dem Universalflugzeug JU-88 an der Ostfront großartige Erfolge. Über 5000 Tonnen Bomben wurden abgeworfen, eine große Zahl Panzer und Fahrzeuge am Boden zerstört, viele Schiffe versenkt und eine imposante Zahl feindlicher Flugzeuge abgeschossen. Kommandeur des ersten kroatischen Kampfverbandes Major Vladimir Graovac fiel über Moskau. Nach seinem Tode führte Oberstlt. Nikola Mikec erfolgreich den Verband. Sein

Nachfolger war Oberstlt. Boris Kello (er wurde im Jahre 1945 in Split erschossen). Alle Kampffliegerbesatzungen waren hoch dekoriert mit deutschen und kroatischen Orden.

Auszug aus  
Einsatzbereitschaftsmeldungen des „Generalstab, Generalquartiermeister 6. Abteilung (IB)“  
über Stärken und Ausrüstung der kroatischen Fliegerverbände in der deutschen Luftwaffe  
im Zweiten Weltkrieg. (Akten-Nr.: RL 2/v. 1745—1748)

| Datum        | Flugzeugtyp | 15./J. G. 52<br>IST einsatzbereit | III./K. G. 3<br>IST einsatzbereit | Bemerkungen  |
|--------------|-------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
| 4. 10. 1941  | Bf 109 E    | 12/12                             | —                                 | Aufstellung in Fürth, Verlegung zum IV. Fl. Korps vorgesehen           |
| 4. 10. 1941  | Do 17 Z     | —                                 | 31/33                             | OSTEN  |
| 1. 11. 1941  | Bf 109      | 6/6                               | 4/4                               | OSTEN  |
| 1. 11. 1941  | Do 17 Z     | —                                 | 36/36                             | OSTEN  |
| 29. 11. 1941 | Bf 109      | 4/10                              | 1/10                              | OSTEN  |
| 29. 11. 1941 | Do 17 Z     | —                                 | 36/36                             | OSTEN  |
| 27. 12. 1941 | Bf 109      | 11/11                             | 8/11                              | OSTEN  |
| 27. 12. 1941 | Do 17 Z     | —                                 | 18/25                             | OSTEN  |
|              |             |                                   |                                   | nur 8. Staffel im Einsatz; 7. u. 9. Staffel zurückgezogen in Gütersloh |
| 31. 01. 1942 | Bf 109      | 8/12                              | 3/11                              | OSTEN  |
| 31. 01. 1942 | Do 17 Z     | —                                 | —                                 | ohne Flugzeuge in Gütersloh  |
| 28. 02. 1942 | Bf 109      | 7/12                              | 2/6                               | Umrüstung in Gütersloh   |
| 28. 02. 1942 | Ju 88       | —                                 | —                                 | Umrüstung in Gütersloh   |
| 28. 03. 1942 | Bf 109      | 10/12                             | 4/9                               | Umrüstung in Gütersloh   |

Die Zahlen in den Spalten „IST/einsatzbereit“ bedeuten:

1. Zahl = Anzahl der Flugzeuge

2. Zahl = Anzahl der Besatzungen



D 216 H  
1911